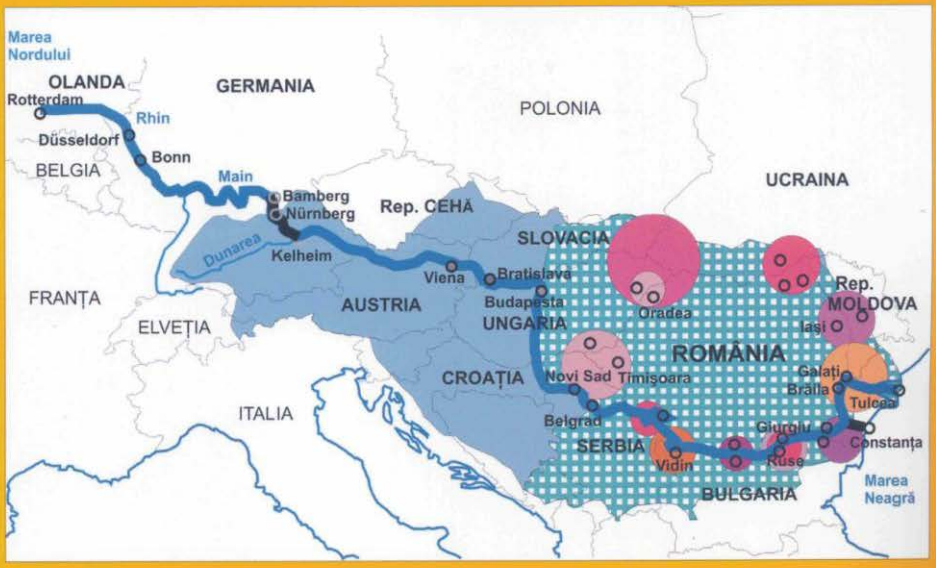
ACADEMIA ROMÂNĂ
INSTITUTUL DE GEOGRAFIE

RADU SĂGEATĂ
Coordonator

EUROREGIUNILE DE COOPERARE TRANSFRONTALIERĂ DIN BAZINUL INFERIOR AL DUNĂRII

Studiu geografic



EDITURA ACADEMIEI ROMÂNE

EUROREGIUNILE DE COOPERARE TRANSFRONTALIERĂ DIN BAZINUL INFERIOR AL DUNĂRII

Studiu geografic

CROSS-BORDER EUROREGIONS
IN THE DANUBE BASIN
Geographical Study

Autorii volumului:

Radu SĂGEATĂ (RS), Daniela NANCU (DN), Bianca MITRICĂ (BM), Mihaela PERSU (MP), Nicoleta DAMIAN (ND), Claudia Popescu (CP), Irena MOCANU (IM), Ines GRIGORESCU (IG), Liliana GURAN (LG), Paul ŞERBAN (PS), Dragoş BAROIU (DB)

ACADEMIA ROMÂNĂ
INSTITUTUL DE GEOGRAFIE

RADU SĂGEATĂ
Coordonator

EUROREGIUNILE DE COOPERARE TRANSFRONTALIERĂ DIN BAZINUL INFERIOR AL DUNĂRII

Studiu geografic

EDITURA ACADEMIEI ROMÂNE
București, 2014

Copyright © Editura Academiei Române, 2014.
Toate drepturile asupra acestei ediții sunt rezervate editurii.

EDITURA ACADEMIEI ROMÂNE
Calea 13 Septembrie, nr. 13, Sector 5
050711, București, România,
Tel: 4021-318 81 46, 4021-318 81 06
Fax: 4021-318 24 44
E-mail: edacad@ear.ro
Adresa web: www. ear.ro

Lucrarea a fost elaborată în cadrul temei de cercetare „Studiul geografic al euroregiunilor și al potențialului de cooperare transfrontalieră în condițiile integrării României în Uniunea Europeană" inclusă în planul de cercetare al Institutului de Geografie al Academiei Române în perioada 2007–2011.

Autorii sunt direct responsabili de alegerea și de prezentarea datelor și informațiilor, de autenticitatea și originalitatea acestora, cât și de opiniile exprimate.

Referenți științifici: Acad. Dan BĂLTEANU
Prof. univ. dr. Nicolae NICOLAE
Cercet. șt. I Sorin GEACU

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României
Euroregiunile de cooperare transfrontalieră din bazinul inferior al Dunării : studiu geografic / Radu Săgeată (coord.). - București : Editura Academiei Române, 2014
ISBN 978-973-27-2471-2

I. Săgeată, Radu (coord.)

91

Redactor: Călin DIMITRIU
Tehnoredactor: Mariana MOCANU
Coperta: Radu SĂGEATA, Mariana ȘERBĂNESCU

Bun de tipar: 18.09.2014. Format: 16/70 × 100
Coli de tipar: 21,25
C.Z. pentru biblioteci mari: 330.191.6(4-31:498.5)(082)
338(498.5)
C.Z. pentru biblioteci mici:

Lucrarea este dedicată aniversării a 70 de ani
de la înființarea Institutului de Geografie al Academiei Române
(1944–2014)

CUPRINS

Prefaţă (Acad. Dan Bălteanu)
Introducere (RS)
Capitolul 1. **Cadrul conceptual**
1.1. Zonele transfrontaliere. Tipuri de zone transfrontaliere (RS)
1.2. Zonele transfrontaliere şi rolul acestora în formarea euroregiunilor. Tipuri de euroregiuni de cooperare transfrontalieră (RS)
1.3. Euroregiuni asimetrice. Studiu de caz: sistemul de euroregiuni de la frontiera estică a Germaniei (RS)
1.4. Individualitatea geografică a Bazinului inferior al Dunării (RS)
1.5. Zonele transfrontaliere din Bazinul inferior al Dunării şi euroregiunile de cooperare transfrontalieră cu participare românească (RS)
1.6. Evoluţia frontierelor de stat ale României şi impactul acestora asupra dinamicii teritoriale şi etnice (RS)
1.7. Economia în sectorul frontalier românesc (LG)

Capitolul 2. **Axele de convergenţă transfrontalieră şi sistemul de euroregiuni de la frontiera de est a României**
2.1. Frontiera de est a României şi sistemul de euroregiuni de la frontiera de est a României (RS)
2.2. Omogenitatea elementului etnic (RS)
2.3. Sistemul de aşezări dublete şi euroregiunile de cooperare transfrontalieră (RS)
2.4. Euroregiunea Dunărea de Jos. Sectorul românesc şi arealul de convergenţă transfrontalieră Galaţi - Giurgiuleşti - Reni (RS, ND)
    2.4.1. Caracterizare generală (RS)
    2.4.2. Potenţialul demografic al sectorului românesc (ND)
    2.4.3. Arealul de convergenţă transfrontalieră Galaţi - Giurgiuleşti - Reni (RS)
2.5. Euroregiunea Siret - Prut - Nistru. Studiu de caz: potenţialul demografic al sectorului românesc (RS, BM)
    2.5.1. Caracterizare generală (RS)
    2.5.2. Potenţialul demografic aferent sectorului românesc (BM)
2.6. Euroregiunea Prutul Superior. Studiu de caz: Potenţialul demografic al sectorului românesc (RS, DN)
    2.6.1. Caracterizare generală (RS)
    2.6.2. Potenţialul demografic aferent sectorului românesc (DN)
2.7. Polarizarea aşezărilor umane. Zonele metropolitane frontaliere aferente Prutului (RS)
    2.7.1. Zona metropolitană Iaşi
    2.7.2. Zona metropolitană Galaţi - Brăila

Capitolul 3. **Frontiera de şi zona transfrontalieră de nord a României**
3.1. Caracterizare generală (RS)
3.2. Continuitatea elementului etnic românesc (RS)
    3.2.1. Elementul etnic românesc în Maramureşul transcarpatic

(Zakarpatia)
3.2.2. Continuitatea elementului etnic românesc în Bucovina şi Ţinutul Herţei
3.3. Evaluarea potenţialului de cooperare transfrontalieră aferent zonei frontaliere de nord după integrarea României în Uniunea Europeană (BM)
3.3.1. Potenţialul demografic
3.3.2. Structura populaţiei pe naţionalităţi
3.3.3. Potenţialul economic
3.3.4. Potenţialul de transport
3.3.5. Potenţialul turistic
3.4. Euroregiunea Carpatică (RS, DB)

Capitolul 4. **Vectorii şi euroregiunile de cooperare transfrontalieră de la frontiera de vest a României**
4.1. Frontiera de vest a României în lumina antecedentelor istorice (RS)
4.1.1. Frontiera româno-ungară
4.1.2. Frontiera româno-sârbă
4.1.3. Sistemul de euroregiuni de la frontiera de vest a României
4.2. Euroregiunea Bihor – Hajdu Bihar (CP, DN, MP, PS)
4.2.1. Prezentare generală. Potenţialul natural şi turistic (MP)
4.2.2. Potenţialul demografic (DN)
4.2.3. Economia şi piaţa muncii (PS)
4.2.4. Potenţialul economic şi de cooperare transfrontalieră (CP)
4.3. Euroregiunea Dunăre-Criş-Mureş-Tisa (DKMT).
4.3.1. Prezentare generală (RS)
4.3.2. Potenţialul socioeconomic al sectorului românesc (ND, BM, IM)
4.4. Euroregiunea Dunărea de Mijloc – Porţile de Fier. Studiu de caz: arii naturale protejate (IG, RS)
4.4.1. Prezentare generală (RS)
4.4.2. Parcul natural „Porţile de Fier” (România) şi Parcul naţional „Djerdap” (Serbia) (IG)
4.4.3. Parcul naţional „Djerdap” (Serbia) (IG)

Capitolul 5. **Studiul geografic al euroregiunilor de cooperare transfrontalieră de la frontiera sudică a României**
5.1. Consideraţii generale. Aşezările dublete riverane Dunării din sectorul transfrontalier româno-bulgar (RS)
5.2. Frontiera de sud a României şi sistemul de euroregiuni de la frontiera de sud a României (RS)
5.3. Asociaţia de cooperare transfrontalieră „Dunărea 21” (MP, RS)
5.3.1. Caracterizare generală
5.3.2. Populaţia, forţa de muncă şi economia în sectorul românesc
5.4. Euroregiunea Dunărea de Sud (ND, RS)
5.4.1. Caracterizare generală
5.4.2. Oraşele din sectorul românesc
5.4.3. Oraşele din sectorul bulgăresc
5.5. Euroregiunea Giurgiu - Ruse (RS, DN)
5.5.1. Caracterizare generală. Potenţialul de cooperare

transfrontalieră (RS)
5.5.2. Potenţialul demografic şi economico-social (DN)
5.6. Euroregiunea Danubius (BM, DB)
5.6.1. Caracterizare generală
5.6.2. Potenţialul demografic şi activităţile economice din sectorul românesc
5.6.3. Zonele rurale din Euroregiunea Danubius
5.7. Euroregiunea Dunăre - Dobrogea (IM, RS)
5.7.1. Caracterizare generală
5.7.2. Cadrul natural al sectorului românesc
5.7.3. Activităţile economice din sectorul românesc

Capitolul 6. **Frontiera şi zona frontalieră maritimă a României**
Consideraţii geografice şi geopolitice
6.1. Consideraţii generale (RS)
6.2. Insula Şerpilor şi delimitarea platformei continentale în nord-vestul Mării Negre (RS)
6.3. Intercondiţionări geostrategice în bazinul Mării Negre. România, un posibil viitor hub energetic (RS)
6.4. Importanţa portului Constanţa în sistemul regional de transport ponto-danubian (RS)

Concluzii (RS)

Summary

Bibliografie

Lista figurilor

Lista tabelelor

PREFAŢĂ

Euroregiunile au un rol esenţial pentru aplicarea politicilor regionale ale Uniunii Europene, dezvoltă cooperarea transfrontalieră şi reduc rolul frontierelor de bariere administrative. Acest volum este un studiu geografic asupra euroregiunilor din Bazinul inferior al Dunării, cu participare românească.

Lucrarea are meritul de a aborda, integrat şi unitar, pentru prima dată în literatura de specialitate din ţara noastră după aderarea la Uniunea Europeană în 2007, problematica euroregiunilor de cooperare transfrontalieră, aferente României. Imaginea întregului pune în evidenţă potenţialul de stabilitate şi cooperare al ţării noastre, în condiţiile geopolitice complexe ale extremităţii estice a Uniunii Europene. Principalele domenii avute în vedere includ dezvoltarea infrastructurii de transport şi a conectivităţii, a turismului, activităţilor culturale, protecţiei mediului şi comerţului.

De la înfiinţarea primelor euroregiuni la frontierele dintre Olanda, Germania, Elveţia, Franţa şi Italia, s-a ajuns, în prezent, la peste 70 de euroregiuni, cu o diversitate mare de structuri şi activităţi. O parte dintre acestea, între care şi euroregiunile de la frontierele României, îşi corelează activităţile prin trei strategii macro-regionale, stabilite de Consiliul Europei: *Strategia UE pentru Regiunea Mării Baltice*; *Strategia UE pentru Regiunea Dunării*; *Strategia UE pentru Regiunea Adriatică şi Ioniană*.

Volumul, structurat în şase capitole, este elaborat de un colectiv de cercetători din Institutul de Geografie, în cadrul unui proiect prioritar al Academiei Române, intitulat „Studiul geografic al euroregiunilor şi al potenţialului de cooperare transfrontalieră, în condiţiile integrării României în Uniunea Europeană”.

Lucrarea are un caracter interdisciplinar, euroregiunile adiacente României fiind analizate prin prisma politicilor de dezvoltare regională în strânsă legătură cu particularităţile locale ale dinamicii teritoriale şi ale structurii etnice.

În prima parte, cu un caracter teoretic, sunt abordate aspecte referitoare la tipuri de zone transfrontaliere şi euroregiuni de cooperare transfrontalieră, fiind prezentate în acest sens şi exemple, ca studii de caz. Conturarea individualităţii geografice a Bazinului Inferior al Dunării este urmată de o analiză a evoluţiei frontierelor de stat ale României, în contextul formării şi dezvoltării euroregiunilor cu participare românească.

Ponderea cea mai mare este deţinută, în lucrare, de prezentarea integrată a sistemelor de euroregiuni, corespunzătoare frontierelor de est, vest, sud şi nord, la care se adaugă şi frontiera maritimă. Autorii încadrează aceste euroregiuni în ansamblul entităţilor similare din Uniunea Europeană, reuşind să contureze şi specificul diferenţiat al acestora, pentru fiecare tip de frontieră în parte.

Pentru sistemul de euroregiuni din sectorul estic, în care Prutul reprezintă frontiera externă a Uniunii Europene, este pusă în evidenţă omogenitatea elementului etnic românesc, pe ambele maluri, structurarea specifică a reţelei de aşezări şi rolul polarizator al zonelor metropolitane Iaşi şi Galaţi - Brăila. În sectorul nordic, este subliniată continuitatea elementului etnic românesc şi potenţialul local de cooperare transfrontalieră.

În sectorul transfrontalier vestic a fost pusă în evidenţă evoluţia limitei blocului etnic românesc, precum şi diferenţierile dintre euroregiunile analizate

(Bihor–Hajdú-Bihar, Dunăre-Criş-Mureş-Tisa şi Dunărea de Mijloc – Porţile de Fier). Analiza sectorului sudic, cu cinci structuri teritoriale de cooperare transfrontalieră, este strâns corelată cu cele patru axe prioritare incluse în Strategia UE pentru Regiunea Dunării. Ultimul capitol al lucrării este consacrat frontierei maritime a României şi conexiunilor regionale şi internaţionale realizate prin intermediul acesteia.

Prin acest tip de abordare, cu evaluări statistice detaliate pentru fiecare euroregiune, lucrarea pune la dispoziţia specialiştilor o bază coerentă şi actualizată de date referitoare, atât la potenţialul socio-economic, la particularităţile economice şi la aspectele istorice şi specificul etnic ale regiunilor periferice şi vecine României.

Volumul cuprinde un material grafic şi ilustrativ expresiv şi divers, care întregeşte textul şi adaugă un plus de precizie principalelor aspecte analizate.

In concluzie, lucrarea reprezintă un studiu valoros şi cuprinzător care aduce contribuţii semnificative în evaluarea geografică a problematicii euroregiunilor de cooperare transfrontalieră şi în particular a celor cu participare românească. Ţin să mulţumesc Editurii Academiei Române şi redactorului de specialitate, domnul Călin Dimitriu, pentru sprijinul acordat în realizarea acestei lucrări.

Acad. Dan Bălteanu

INTRODUCERE

Prăbuşirea sistemului politic comunist şi integrarea statelor central-europene în Uniunea Europeană şi NATO a creat premisele unei redefiniri a cadrului de securitate şi cooperare regională în Europa. Au fost reînnodate vechi alianţe şi au apărut altele noi, după cum au fost reactualizate vechi focare istorice de conflict (din Balcani sau cele din spaţiul ex-sovietic) amplificate de tensiunile etnice acumulate în cea de-a doua jumătate a secolului al XX-lea. Spaţiul cuprinse între frontierele fostei URSS şi fosta „Cortină de Fier"[1] a început să graviteze către structurile de cooperare europeană şi euroatlantică, în vreme ce „zona-tampon" dintre „Europa"[2] şi Federaţia Rusă a fost translatată spre est, către Ucraina, Belarus şi statele baltice.

Frontiere închise până în 1989, au devenit frontiere libere; diferenţierile privind dezvoltarea economico-socială, acumulate după 1945, între „Occident" şi „Europa Mediană"[3] sau „Europa de Est" au acumulat tensiuni care s-au materializat în ultimul deceniu al secolului trecut printr-o maximizare a intensităţii fluxurilor transfrontaliere de-a lungul acestor frontiere. Unele frontiere s-au desfiinţat, altele noi au fost create; Germania s-a reunificat în vreme ce spaţiile multinaţionale (sovietic, iugoslav, cehoslovac) s-au fragmentat… Dacă între 1945 şi 1989 Europa a fost dominată de sistemul geopolitic bipolar, caracterizat prin frontiere îngheţate, noii actori politici internaţionali fiind mai ales din spaţiul afro-asiatic sau de la antipozi, în ultimul deceniu al secolului trecut, mişcările de independenţă s-au mutat de pe vechiul continent. Pe de altă parte, fragmentarea în state naţionale a avut ca revers integrarea lor în organizaţii supranaţionale de cooperare, precum Uniunea Europeană sau NATO[4].

În aceste condiţii, vectorii de cooperare transfrontalieră au cunoscut mutaţii profunde atât ca structură, cât şi ca intensitate sau direcţii. Cooperarea transfrontalieră a impus noi exigenţe: pe de o parte de fluidizare a traficului, iar pe de altă parte de securizare a frontierelor externe, din necesitatea unui control cât mai eficient a fluxurilor umane şi materiale de la porţile estice ale Uniunii Europene.

Integrarea României în spaţiul Schengen[5] şi poziţionarea sa la periferia estică a spaţiului de liberă circulaţie europeană va contribui la o înăsprire a acestor

---

[1] „Cortina de Fier" – barieră politică, militară şi ideologică impusă de URSS, ce marca limita vestică a sferei sale de influenţă în Europa. Termenul a fost introdus de W. Churchill, în 1946. S-a prăbuşit în 1989-1990. Pe tot parcursul său, „Cortina de Fier" a constituit suportul trasării de frontiere statale între ţări cu regimuri politice diferite (URSS - Finlanda, RF Germania - RD Germană, RF Germania -Cehoslovacia, Austria - Ungaria, Austria - Cehoslovacia, Austria - Iugoslavia, Italia - Iugoslavia, Grecia -Albania, Grecia - Iugoslavia, Grecia - Bulgaria, Bulgaria - Turcia).

[2] Timp de peste 40 de ani, Europa Centrală şi chiar însuşi termenul de *Europa* a fost monopolizat de ansamblul geopolitic situat la vest de Cortina de Fier. Europa era astfel asociată unui „spaţiu de libertate", în opoziţie cu Europa comunistă, care gravita spre URSS, denumită *Europa de Est* sau, pur şi simplu, *Estul*, o categorie dominant ideologică, însă fără o bază teritorială precisă (Fourcher, 2000, p. 93).

[3] Idem.

[4] Dacă în 1989 Comunitatea Economică Europeană (precursoarea Uniunii Europene) era alcătuită din 12 state, iar NATO avea 16 membri, în 2013 ambele organizaţii de cooperare aveau câte 28 membri.

[5] Spaţiul Schengen este o zonă de circulaţie liberă în Europa, conform *Acordului Schengen*. Statele membre ale acestui spaţiu au eliminat sau vor elimina controalele pentru persoane la frontierele dintre ele, astfel încât este (sau va fi) posibilă trecerea frontierei între oricare două asemenea state fără prezentarea de acte de identitate şi fără opriri pentru control. *Acordul de liberă circulaţie europeană* a fost semnat la 14 iunie 1985 în localitatea Schengen din Luxemburg. Primele state care l-au implementat au fost Franţa, Germania, Belgia, Olanda, Luxemburg, Spania şi

exigenţe de cooperare. Pe de altă parte, omogenitatea elementului etnic românesc de o parte şi de alta a frontierei estice impune necesitatea unei fluidizări a traficului transfrontalier de o parte şi de alta a Prutului.

Cartea de faţă, elaborată în contextul participării României la Strategia Uniunii Europene pentru Regiunea Dunării[6], îşi propune să evidenţieze potenţialul de cooperare transfrontalieră al României în noua arhitectură geopolitică europeană, evidenţiat prin intermediul euroregiunilor de cooperare transfrontalieră suprapuse Bazinului inferior al Dunării.

În acest context, elementele ce conferă *originalitate* lucrării constau în:

- este una dintre primele lucrări de anvergură din literatura geografică românească consacrată studiului impactului deciziilor politice asupra mediului economico-social din spaţiile transfrontaliere;
- contribuie la îmbunătăţirea şi actualizarea cadrului teoretico-metodologic cu privire la euroregiunile de cooperare transfrontalieră, la rolul aşezărilor umane în structurarea direcţiei şi intensităţii vectorilor de cooperare transfrontalireră;
- defineşte bazinul inferior al Dunării ca unitate-cadru de implementare a Strategiei UE pentru Regiunea Dunării;
- evidenţiază structura şi particularităţile sistemului de euroregiuni de cooperare transfrontalieră cu participare românească, suprapus bazinului inferior al Dunării;
- oferă o bază coerentă de date din perspectivă istorică privind originea, particularităţile şi consecinţele disparităţilor economico-sociale din regiunile transfrontaliere şi frontaliere aferente României şi rolul factorilor exogeni şi endogeni în configurarea acestor disparităţi;
- inserează şi aplică concepte moderne cu privire la dezvoltarea regională şi locală în complexitatea relaţiilor funcţionale care se stabilesc între diferitele componente ale mediului;
- analizează critic elementele de politică regională, făcând referire la inserţia acestora la nivel microteritorial;
- evaluează temporal şi spaţial impactul socio-economic pe care schimbările politice le-au avut asupra evoluţiei comunităţilor locale transfrontaliere, luând ca studii de caz euroregiunile de cooperare transfrontalieră cu participare românească;
- realizează cercetări complexe asupra impactului restructurării economice asupra componentelor dinamicii populaţiei din zonele periferice şi transfrontaliere cu participare românească;
- realizează o cuantificare obiectivă şi documentată a efectelor sociale ale restructurării economice şi a intensităţii acesteia la nivelul comunităţilor locale din zonele frontaliere ale României;
- susţine demersul ştiinţific printr-o prezentare grafică şi cartografică originală, modernă şi expresivă, realizată în întregime de către autori prin tehnici computerizate.

Portugalia, care şi-au deschis între ele graniţele la 26 martie 1995. Până la 1 ianuarie 2014, 30 de state au aderat la *Acordul de la Schengen*, dintre care 27 l-au şi implementat (http://ro.wikipedia.org/wiki/ Spatiul_Schengen).

[6] *Strategia Uniunii Europene pentru Regiunea Dunării* reprezintă un amplu proiect de cooperare regională semnat de reprezentanţii a 14 state şi adoptat de Consiliul Europei la data de 24 iunie 2011, în urma unor îndelungate dezbateri publice şi întruniri la nivel politic, economic, administrativ şi ştiinţific (Sursa: Bălteanu, 2012, p. 8).

Analiza euroregiunilor de cooperare transfrontalieră se va realiza ţinându-se seamă de *particularităţile* şi structura acestora, de orientarea şi intensitatea vectorilor de cooperare transfrontalieră induşi de configuraţia sistemelor locale de aşezări umane, în particular de către aşezările umane dublete.

Pentru fiecare euroregiune a fost elaborat un plan orientativ de tratare, axat pe evidenţierea elementelor care asigură coeziunea spaţială în sectorul transfrontalier respectiv, elemente induse de particularităţile cadrului natural, de favorabilităţile şi restricţiile istorice, de gradul de omogenitate etnică, şi, nu în ultimul rând, de principalele aşezări urbane care acţionează ca nuclee de structurare a teritoriului şi sistemelor de aşezări.

Detalierea sau, din contră, restrângerea tratării unor aspecte privind componentele cadrului natural sau caracteristicile economico-sociale se va face în raport de importanţa acestora pentru funcţionalitatea teritorială şi implicit pentru viabilitatea structurii spaţiale analizate. Astfel, analiza va fi în mod voit restrânsă pentru unele euroregiuni supradimensionate precum cea Carpatică, cu un grad redus de coeziune între componentele sale, insistându-se pe acele direcţii preferenţiale de cooperare transfrontalieră care şi-au dovedit în timp viabilitatea (în cazul de faţă, Oradea - Debrecen, respectiv Euroregiunea Bihor - Hajdú Bihar). Similar, în situaţia unor euroregiuni caracterizate prin discontinuitate teritorială (Dunărea de Sud) sau suprapuse (Giurgiu - Ruse şi Danubius), analiza va fi focalizată pe elementele ce asigură coeziunea teritorială (oraşele din sectorul românesc în primul caz, respectiv axa urbană Giurgiu - Ruse, în al doilea caz, evitându-se tratarea repetitivă a elementelor comune).

Pe de altă parte, se va insista pe evidenţierea şi analiza acelor componente şi particularităţi locale care determină funcţionalitatea spaţială în sectorul transfrontalier ce face obiectul analizei (omogenitatea potenţialului natural şi imperativele generate de protecţia patrimoniului natural în cazul Euroregiunii Dunărea de Mijloc - Porţile de Fier, axele de cooperare transfrontalieră şi potenţialul economico-social în cazul Euroregiunii Dunăre - Criş - Mureş – Tisa, omogenitatea etnică în cazul Euroregiunii Siret - Prut - Nistru, zonele metropolitane cu potenţial de polarizare transfrontalier (Oradea, Iaşi, Galaţi-Brăila) etc.

Un loc distinct în analiza euroregiunilor de cooperare transfrontalieră cu participare românească va fi consacrat evidenţierii contextului istoric în care au fost trasate frontierele, cu implicaţii directe asupra gradului de convergenţă a acestora cu limitele blocului etnic românesc şi, implicit, asupra dispunerii minorităţilor etnice transfrontaliere, element de bază în asigurarea coeziunii şi funcţionalităţii spaţiilor de tip euroregional.

Ultima parte a lucrării va fi consacrată analizei frontierei maritime a României, importanţei şi conexiunilor realizate prin intermediul acesteia. Va fi evidenţiată importanţa portului Constanţa pentru traficul maritim pontic şi ca punct terminus al axei fluviale transcontinentale Dunăre - Main - Rhin, în contextul exploatării şi transportului resurselor de hidrocarburi din sudul Bazinului caspic către pieţele de consum din Uniunea Europeană.

Astfel structurată şi realizată, autorii îşi propun ca lucrarea *Euroregiunile de cooperare transfrontalieră din Bazinul inferior al Dunării – studiu geografic* să constituie un important pas înainte în cercetarea spaţiilor periferice şi transfrontaliere, în particular a celor cu participare românească, contribuind atât la îmbunătăţirea metodologiei de cercetare în domeniu, cât şi la o cunoaştere mai

aprofundată a particularităţilor economico-sociale a acestor spaţii, având o gamă largă de adresabilitate, de la cadre didactice, cercetători şi studenţi, la publicul larg interesat de aceste probleme.

Lucrarea a fost elaborată în cadrul programului de cercetare intitulat *Studiul geografic al euroregiunilor şi al potenţialului de cooperare transfrontalieră în condiţiile integrării României în Uniunea Europeană*, inclus în planul de cercetare al Institutului de Geografie al Academiei Române în perioada 2007 - 2011.

Conf. dr. Radu Săgeată

Capitolul 1. **CADRUL CONCEPTUAL**

Contradicţia dintre fragmentarea instituţională a teritoriului şi existenţa unor probleme transnaţionale, care au impus un sistem unitar de abordare şi deci o colaborare transfrontalieră, a creat premisele apariţiei unor noi tipuri de structuri de cooperare regională, suprapuse frontierelor statale: *zonele transfrontaliere* şi *euroregiunile de cooperare transfrontalieră*. Acest tip de cooperare trebuie să ţină seama că între cele două zone frontaliere se interpune o fâşie de graniţă şi, de cele mai multe ori, între ele există legislaţii diferite care impun exigenţe diferite ale cadrului de cooperare. Prin urmare, principalul pericol ce poate afecta regiunile transfrontaliere este reprezentat de *procesul de fragmentare*; dacă acesta nu este bine coordonat la nivel central, există riscul pierderii autorităţii, zona transfrontalieră gravitând către unul dintre statele coparticipante (Bădescu, Dungaciu, *et al*.., 1995).

Problemele care stau la baza dinamicii zonelor transfrontaliere derivă din gradul de armonizare al politicilor de dezvoltare al zonelor frontaliere ce vin în contact. Spaţiile situate de o parte şi de alta a graniţelor au sau nu tendinţa de a evolua în acelaşi sens, tendinţă dată de politicile centrale şi locale faţă de acestea, dar şi de situaţiile particulare din teren, care determină tipul de zonă transfrontalieră.

1.1. Zonele transfrontaliere. Tipuri de zone transfrontaliere (RS)

Într-o accepţiune largă, *zona transfrontalieră* reprezintă spaţiul situat de o parte şi de alta a frontierei, cu lăţimi ce variază între 30 şi 60 km, caracterizat printr-o variaţie sesizabilă a fluxurilor umane şi materiale. Elementele determinante ce stau la baza definirii spaţiului transfrontalier sunt date de structura şi configuraţia graniţelor de stat, ce imprimă fluxurilor transfrontaliere anumite particularităţi legate de intensitate şi structură, cât şi de dispunerea nucleelor de convergenţă locală care determină orientarea acestor fluxuri. Identitatea spaţiului transfrontalier este, prin urmare, determinată de elementele de complementaritate şi omogenitate dintre cele două spaţii frontaliere, iar polarizarea vectorilor de cooperare transfrontalieră este condiţionată de dispunerea aşezărilor umane, îndeosebi a celor cu rol de polarizare locală şi regională.

Caracterul omogen sau eterogen al populaţiei, prezenţa sau nu a minorităţilor naţionale, gradul de dezvoltare al infrastructurii şi, nu în ultimul rând, antecedentele istorice, care au favorizat sau limitat în timp fluxurile transfrontaliere, au făcut ca zonele transfrontaliere să prezinte particularităţi diferite. Intensitatea şi variaţia fluxurilor transversale cu caracter local au condus la individualizarea a două modele teoretice de zone transfrontaliere:

- *zone transfrontaliere caracterizate printr-o variaţie bruscă a fluxurilor*, determinate de caracterul omogen al populaţiilor celor două zone frontaliere ce vin în contact, graniţe relativ închise, care se suprapun unor regiuni de inaccesibilitate naturală, cu un potenţial redus de locuire şi cu o infrastructură slab dezvoltată. Acestea se suprapun zonelor montane şi deşertice sau ale unor mari cursuri de apă, care au funcţionat de-a lungul timpului ca bariere în schimburile de populaţie şi în funcţie de care s-au conturat marile decupaje culturale ale lumii. Este cazul sistemului montan himalayan, dispus între Tibetul budhist şi subcontinentul indian,

sau al Saharei care a acţionat ca barieră în răspândirea către sudul Africii a civilizaţiei arabe. La rândul lor, Anzii, Pirineii sau Pamirul au funcţionat ca areale de separare, constituind domenii ideale de trasare a graniţelor;

- *zone transfrontaliere în care fluxurile transversale variază lent*, datorită unui amestec progresiv de populaţie, a prezenţei minorităţilor de o parte şi de alta a graniţei, rezultat al unor vechi raporturi de interacţiune stabilite în timp, în condiţiile unui cadru natural favorabil, a unor sisteme de aşezări bine individualizate şi a unor economii complementare. Frontierele interioare ale Uniunii Europene constituie un exemplu caracteristic în acest sens, identitatea zonelor transfrontaliere fiind dată de modul în care frontierele au transgresat şi regresat de-a lungul istoriei. Acestea devin din elemente de ruptură între două entităţi politice cu caracteristici diferite, spaţii de sudură, de armonizare între acestea, cu particularităţi economice şi culturale specifice.

1.2. Zonele transfrontaliere şi rolul acestora în formarea euroregiunilor. Tipuri de euroregiuni de cooperare transfrontalieră (RS)

Apariţia euroregiunilor este legată de colaborarea intensă transfrontalieră din spaţiul vest-european, nucleele urbane de polarizare transfrontalieră şi configuraţia graniţelor de stat constituind principalii lor factori generatori. Acestea pot fi definite ca fiind *„zone sau regiuni de interferenţă economică, dar nu numai, în care două sau mai multe state îşi pun în valoare, în comun, resursele umane şi materiale prin iniţierea şi derularea de activităţi şi programe agricole, industriale, de transport şi comunicaţii, turistice, comerciale etc. Ele includ, practic, teritoriile aflate în interacţiune activă situate de o parte şi de alta a frontierelor de stat”* (Neguţ, 1998, p. 75). Tot în acest sens, *Dicţionarul de geografie umană* (Erdeli et. al., 1999) defineşte euroregiunea (de cooperare transfrontalieră, n.n.) ca fiind un *„spaţiu transfrontalier în care au loc schimburi între regiuni administrative din două sau mai multe ţării europene în scopul impulsionării şi dinamizării economiei acestor regiuni”* (p. 121).

Prima euroregiune este considerată a fi *Regio Basiliensis,* constituită în 1963[7], pe baza ariei de polarizare a oraşului Basel. Dezvoltarea rapidă a industriei în perioada postbelică şi liberalizarea regimului vamal au contribuit la creşterea rapidă a aglomerării urbane care s-a extins peste limitele teritoriului Elveţiei. Aceasta a fost favorizată de relaţiile economice, formate de-a lungul timpului, de nivelul relativ ridicat al gradului de industrializare şi urbanizare a regiunilor frontaliere din Franţa şi Germania. Tot la frontiera dintre Elveţia şi Franţa funcţionează *Regio Genevensis*, dezvoltată pe baza ariei de polarizare a oraşului Geneva. Populaţia care îşi desfăşura activitatea în această zonă a rezolvat problema preţurilor foarte ridicate ale locuinţelor, generată de lipsa de spaţiu din jurul Genevei prin construirea de locuinţe pe teritoriul francez, în apropierea graniţei, unde preţurile terenurilor erau mai mici. În plus, o parte din populaţia franceză din zona de frontieră îşi desfăşoară activitatea în regiunea Genevei, unde salariile sunt mai mari. Aceste fenomene au avut ca efect difuzarea urbanizării în regiune, transformând practic zona frontalieră franceză într-un hinterland al Genevei.

[7] Euroregiunea a căpătat statut oficial în anul 1976.

Germania, prin poziţia sa geografică în interiorul continentului şi prin numărul mare de state învecinate (9), a atras de-a lungul frontierelor sale cea mai mare concentrare a euroregiunilor, atât în perimetrul zonei transfrontaliere vestice, cu Olanda, Belgia, Luxemburg şi Franţa, cât şi în lungul fostei „Cortine de Fier", la graniţa cu Polonia şi Cehia. În legislaţia germană sunt 6 caracteristici distincte ale euroregiunilor de cooperare transfrontalieră:

- euroregiunile reprezintă formele cele mai eficiente ale cooperării din zonele frontieră;
- euroregiunile ajută la echilibrarea nivelelor de dezvoltare diferită a zonelor de frontieră;
- euroregiunile consolidează încrederea şi spiritul de cooperare a locuitorilor;
- euroregiunile constituie terenul de exersare a bunei vecinătăţi şi a integrării;
- euroregiunile ajută la depăşirea moştenirilor negative ale trecutului;
- euroregiunile constituie elemente importante ale atenuării discrepanţelor dintre statele dezvoltate economic din UE şi noile membre.

Dintre euroregiunile cu participare germană, una dintre cele mai reprezentative este considerată a fi *Euroregiunea Maas - Rhin*, care include provinciile Limburg, Liège şi comunitatea germană din jurul oraşului Liège (Belgia), partea nordică a provinciei Limburg din Olanda şi câteva kreize[8] din jurul oraşului german Aachen. Principalele elemente unificatoare sunt cel lingvistic (populaţie de limbă germană) şi cel al convergenţei fluxurilor de populaţie şi bunuri, euroregiunea fiind situată pe traseul unor importante axe de transport feroviar, rutier, aerian şi fluvial. Dotată cu o infrastructură dezvoltată, euroregiunea se caracterizează printr-un potenţial economic deosebit, datorat forţei de muncă înalt calificată, ramurilor industriale cu tehnologii de vârf şi unui sistem instituţional de învăţământ şi cercetare.

Între Elveţia şi Italia funcţionează *Regio Insubrica*, poziţionată între cantonul elveţian de limbă italiană Tessin şi zona metropolitană a oraşului Milano. Şi în acest caz, unitatea lingvistică a populaţiei este evidentă. În anii 1960, cantonul Tessin a înregistrat o puternică terţiarizare a economiei. Multe segmente productive ale industriei elveţiene au fost mutate în sudul cantonului, în apropierea graniţei cu Italia, cu scopul de a beneficia de forţa de muncă mai ieftină de origine italiană. Pe de altă parte, relaţia a funcţionat şi invers, dinspre Italia spre Elveţia. Provinciile italiene Como, Varese şi Lecco dispuneau de o industrie performantă şi bine structurată, constituind una dintre cele mai dezvoltate zone din Italia. În a doua parte a deceniului 1970, marile unităţi industriale au fost închise, începând un proces de delocalizare şi reconversie industrială. Acesta a reuşit fără prea mari costuri sociale, datorită absorbţiei forţei de muncă disponibilizată de întreprinderile italiene de către piaţa forţei de muncă a cantonului Tessin.

Pentru locuitorii euroregiunilor din Uniunea Europeană, graniţele au dispărut deja din spaţiile mentale ale locuitorilor frontalieri, astfel că activităţile umane anticipează în multe cazuri schimbările instituţionale.

În spaţiul central şi est-european, colaborarea transfrontalieră, grefată pe graniţe noi, trasate în cea mai mare parte a lor după 1945[9], are la bază, în

[8] Unitate administrativ-teritorială inferioară landului în R.F. Germania.

[9] Reprezentativ în acest sens este cazul Poloniei: 80% din lungimea frontierelor sale au fost trasate în 1945-1947, ceea ce face ca această ţară sa fie una cele mai noi din Europa, chiar dacă naţiunea poloneză este una dintre cele mai vechi. Frontiera sa vestică este strâns legată de cea estică, impusă de sovietici.

principal, argumentul politic şi nu realităţile din teren.

Au rezultat structuri teritoriale supradimensionate (*Comunitatea Alpi - Adria*, *Euroregiunea Carpatică*, *Euroregiunea Dunăre - Criş - Mureş - Tisa*, *Euroregiunea Bug* etc.), care nu îndeplinesc multe dintre criteriile necesare pentru a le asigura viabilitatea, existând puţine elemente de complementaritate sau de schimburi directe. Totodată, spre deosebire de situaţiile din vestul Europei, euroregiunile est-europene cuprind state mai puţin dezvoltate sub raport economic şi cu un grad mare de eterogenitate, multe dintre aceste structuri de colaborare transfrontalieră fiind grefate pe fosta „Cortină de Fier" (mai ales în lungul graniţelor germano-poloneze şi germano-cehe, unde funcţionează 8 euroregiuni). Graniţele Poloniei, Cehiei, Slovaciei şi Ungariei sunt practic în întregime acoperite de euroregiuni.

O altă categorie de euroregiuni, constituite în general după 1990, reprezintă structuri macroteritoriale rezultate prin agregarea unităţilor administrativ-teritoriale de prim rang, structurate în general în lungul marilor coridoare de trafic paneuropean. Exemple tipice în acest sens sunt *Euroregiunea Nord*, constituită pe baza cooperării dintre Belgia, regiunea franceză Nord - Pas de Calais şi comitatul englez Kent; *Euroregiunea Mediterana Transpirineeană*, ce grupează regiunile Catalonia (din Spania) şi Languedoc-Rousillon, respectiv Midi Pyrénées (din Franţa), sau *Euroregiunea Saar - Lor - Lux* (Saar - Lorena - Luxemburg) (Germania - Franţa - Luxemburg).

Euroregiunile constituie, deci, structuri teritoriale create în scopul intensificării cooperării interregionale şi transfrontaliere, pentru realizarea unui spaţiu mental coerent de dezvoltare economică, ştiinţifică, socială şi culturală .

În prezent, la nivel european are loc o intensă dispută între adepţii statului-naţiune şi cei ai regionalizării, pe principii federaliste. Conceptul de stat naţional este supus atacului din două direcţii: pe de o parte ca urmare a globalizării, care prin internaţionalizarea şi interdependenţa economiei mondiale şi a mijloacelor de comunicaţie (internet şi mass-media) creează structuri suprastatale, iar pe de altă parte, la nivel sub-statal, unde regiunile reprezintă o ameninţare pentru legitimitatea statului-naţiune atât în sfera economiei, cât şi în cea administrativă şi politică. Acest cadru general a favorizat intensificarea colaborărilor transfrontaliere şi proliferarea euroregiunilor, mai întâi în Europa Centrală şi de Vest, iar ulterior, în anii 1990, şi în estul continentului.

Euroregiunile reprezintă „structuri teritoriale care rezultă din cooperări transfrontaliere între mai multe comunităţi teritoriale şi au un anumit grad de autonomie locală, adică un consiliu de conducere, grupuri de lucru şi un secretariat"[10]. Criteriile de clasificare a acestora, pe care le propunem, sunt:

1. Factorii ce au determinat formarea euroregiunilor:

✓ Euroregiuni formate pe baza aglomeraţiilor urbane transfrontaliere: *Regio Basiliensis*, *Regio Genevensis*, *Regio Insubrica* (Milano);

✓ Euroregiuni formate pe baza oraşelor dublete: euroregiunile de la graniţa germano-poloneză, cele de la graniţa germano-cehă etc.;

✓ Euroregiuni formate pe baza structurii etnice unitare: *Euroregiunea Carpatică*, *Euroregiunea Prutul Superior*, *Euroregiunea Dunărea de Jos*;

✓ Euroregiuni formate pe baza axelor de comunicaţie transfrontaliere: *Euroregiunea Nord*, *Euroregiunea Saar - Lor - Lux* etc.;

[10] Deică P., Dobraca L., Guran Liliana, Săgeată R., Urucu Veselina (2000), *România şi colaborarea transfrontalieră în contextul integrării europene*, Grant ANSTI 6207/2000, p. 1.

✓ Euroregiuni formate pe baza unor bazine marine sau lacustre exploatate în comun: ex. *Euroregiunea Pomerania*;

✓ Euroregiuni formate pe baza omogenităţii potenţialului natural: ex. *Euroregiunea Barents*.

2. Gradul de simetrie al dezvoltării economico-sociale a regiunilor frontaliere ce le compun:

✓ Euroregiuni simetrice: formate din regiuni frontaliere cu grad de dezvoltare economico-social şi tehnico-edilitar relativ similar: *Asociaţia de cooperare transfrontalieră Dunărea 21*; *Euroregiunea Bihor – Hajdu-Bihar*; *Euroregiunea Prutul Superior*; *Euroregiunea Dunărea de Jos* etc.;

✓ Euroregiuni asimetrice: formate prin asocierea unor regiuni frontaliere cu grad diferit de dezvoltare: euroregiunile de la graniţa germano-polonezã, germano-cehă etc.

3. Numărul de state ce le formează:

✓ Euroregiuni formate la graniţele a două state (formate pe baza extinderii a două regiuni transfrontaliere): *Euroregiunea Bihor - Hajdu-Bihar*, *Euroregiunea Giurgiu - Ruse* etc.;

✓ Euroregiuni formate la graniţele a trei state: *Euroregiunea Dunăre - Criş - Mureş-Tisa*, euroregiunile *Prutul Superior* şi *Dunărea de Jos* etc.;

✓ Euroregiuni formate la graniţele a patru sau mai multe state (macro-euroregiuni): *Euroregiunea Carpatică*, *Euroregiunea Pomerania* etc.

4. Continuitatea elementului etnic:

✓ Euroregiuni omogene etnic;

✓ Euroregiuni eterogene etnic.

1.3. Euroregiuni asimetrice. Studiu de caz: sistemul de euroregiuni de la frontiera estică a Germaniei (RS)

La est de fosta „Cortină de Fier”, sistemul de euroregiuni transfrontaliere a cunoscut o dezvoltare explozivă abia după anul 1990. Lunga desfăşurare a acesteia, de la Marea Baltică la cea Adriatică, a dat naştere unei multitudini de regiuni transfrontaliere, foarte diferite ca structură, caracteristici şi funcţionalităţi.

Colaborarea transfrontalieră contemporană în partea centrală şi de est a continentului n-a început însă după căderea „Cortinei de Fier”, ci s-a grefat pe un cadru instituţional preexistent, dat de legăturile statornicite timp de patru decenii (1949-1989) în cadrul CAER. Au avut loc numeroase proiecte comune de amenajare a teritoriului şi dezvoltare unitară a infrastructurii de comunicaţii, însă contactele s-au menţinut la un nivel relativ scăzut datorită cadrului legislativ restrictiv subordonat orientărilor ideologice ale momentului. Acestea au fost reluate şi amplificate abia după reunificarea Germaniei, considerată ca un prim pas al reunificării întregii Europe. Solidarităţi teritoriale desfiinţate brutal după 1945 au început a fi reclădite. Fluxurile transfrontaliere s-au amplificat, frontierele nu păreau să mai constituie obstacole privind cooperarea, chiar dacă alăturau unităţi politico-administrative foarte diferite, a căror istorie recentă mai mult le-a depărtat decât le-a apropiat. Impactul politic, economic, social şi cultural al acestor noi solidarităţi teritoriale, care se manifestă peste frontiere şi peste antagonismele istorice, vizează aspecte numeroase şi de mare profunzime, iar mizele, din perspectiva integrării noilor democraţii din spaţiul ex-comunist în UE, sunt la fel.

În acest sens, sistemul de euroregiuni de la graniţa estică a Germaniei (Fig. 1) constituie nu numai un pionierat în această parte a Europei, ci şi un exemplu ce s-a dovedit viabil pe parcursul a peste două decenii de funcţionare şi care a fost perfecţionat continuu, contribuind substanţial la integrarea în UE a Poloniei şi Cehiei. Termenul de „euroregiune” poate antrena aici confuzii în raport de scara administrativă implicată în procesul de cooperare transfrontalieră, deoarece nu este vorba de alăturarea unor macrostructuri regionale de nivel NUTS 1 sau NUTS 2, cuprinzând segregări de nivel local: comune sau asociaţii de comune de partea polonă şi cehă, iar de partea germană asociaţii de comune, oraşe şi kreize, niciodată un land întreg. Frontierele acestora fac să coabiteze puteri decizionale inegale, ceea ce a complicat definirea cadrului instituţional şi implicit a funcţionalităţii acestor ansambluri teritoriale.

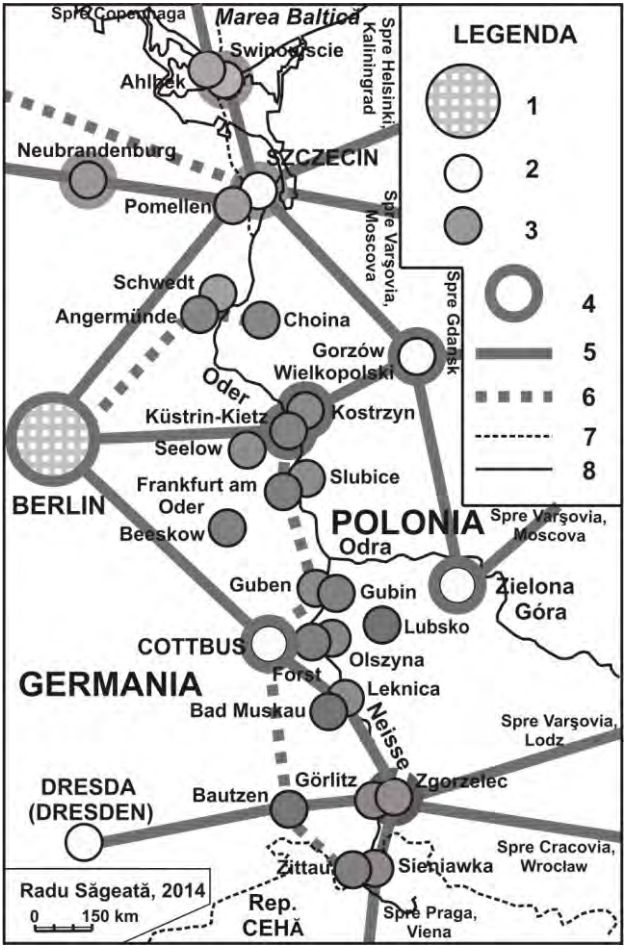


Figura 1. **Aşezări dublete şi axe de cooperare transfrontalieră la frontiera germano-poloneză.**

1. Nucleu de polarizare de nivel continental, 2. Nuclee de polarizare regională, 3. Nuclee de polarizare locală, 4. Areale de dezvoltare periurbană, 5. Axe de dezvoltare inter-regională, 6. Axe de dezvoltare regională, 7. Frontiere terestre, 8. Cursuri de apă / Ţărmuri.

În acest context, disparităţile de putere dintre colectivităţile locale implicate în cooperarea euroregională antrenează probleme de reprezentativitate în cadrul fiecărei euroregiuni, de luare a deciziilor şi de gestiune financiară şi, nu în ultimul rând, de elaborarea unui program coerent de dezvoltare şi de amenajare a teritoriului. Astfel, în Polonia structura instituţională de nivel local este net tributară guvernului de la Varşovia, în timp ce regimul federal german acordă o largă autonomie landurilor şi colectivităţilor locale. Separarea resurselor economice şi umane inerentă trasării graniţelor a fracţionat potenţialităţile economice. În acest sens, cooperarea transfrontalieră este grefată pe sistemul de aşezări dublete şi orientată în direcţia recreerii unei complementarităţi spaţiale, absolut necesară pentru coagularea funcţionalităţii regionale.

Din punct de vedere spaţial, în lungul graniţei estice a Germaniei, pot fi distinse trei ansambluri teritoriale, cu particularităţi distincte în cooperarea transfrontalieră (Tab. 1):

- euroregiunile din lungul frontierei Oder - Neisse (*Pomerania*, *Viadrina* şi *Spree-Neisse - Boder*) coagulate imediat după căderea Zidului Berlinului (1989), pornind argumentul etnic şi istoric, dat de prezenţa unei importante minorităţi germane în teritoriul polonez ca urmare a translatării graniţei după cel de-al Doilea Război Mondial;
- euroregiunile din Silezia (*Neisse*, *Elba*, *Egrensis* şi *Erzgebirge*), în a căror coagulare argumentul economic deţine rolul primordial;
- Euroregiunea *Bayerisher Wald - Sumava*, cea mai recentă este totodată şi singura dintre cele opt regiuni studiate care se suprapune peste fosta „Cortină de Fier", fapt ce a impus cooperării transfrontaliere particularităţi distincte date de dificultăţile privind armonizarea legislativă şi instituţională.

Tabelul 1. **Euroregiunile de la frontiera estică a Germaniei**

Denumire/ Suprafaţă/ Populaţie/ Data formării	**State participante**	**Finanţare****	**Obiective principale**	**Favorabilităţi şi restricţii**
POMERANIA 19 200 km^2* 1,7 mil. loc* oct. 1991	Polonia, Germania, Suedia.	LACE INTERREG, PHARE-CBC	- Construirea unui sistem de canale care să lege Oderul cu Elba şi Rhinul. - Organizarea unui sistem de transporturi feroviare de mare viteză care să lege Berlinul cu Gdansk şi Poznan. - Punerea în valoare a posturilor de frontieră. - Dezvoltarea turismului prin punerea în valoare a parcurilor naţionale şi a rezervaţiilor naturale.	- Germania acordă prioritate măsurilor de mediu. - Polonia acordă prioritate dezvoltării infrastructurii.
PRO-EUROPA VIADRINA 13 400 km^2 760 800 loc. dec. 1993	Germania, Polonia.	LACE INTERREG, PHARE-CBC	- Revigorarea identităţii regionale a locuitorilor acestei regiuni şi promovarea ideii de entitate internaţională. - Dezvoltare parc industrial. - Construirea unei zone portuare unitare Frankfurt pe Oder – Slubice. - Proiect al unei universităţi transfrontaliere.	- Regiune cu rată mare a şomajului. - Frankfurt pe Oder: important punct de schimb între cele 2 ţări. - Delocalizarea industriei uşoare germane în zona poloneză.

SPREE / NEISSE / BOBER 7 000 km^2 800 000 loc. oct. 1992	Germania, Polonia.	Germania INTERREG PHERE-CBC	- Parteneriat între şcoli pentru schimburi lingvistice şi stagii de parteneriat. - Realizarea unei termocentrale pe baza deşeurilor lemnoase. - Proiect de infrastructură comun între oraşele Guben-Gubin, plan de urbanism comun Frankfurt pe Oder -Slubice.	- Infrastructură optimă de transport. - Reţea urbană densă şi dinamică. - Contencios privind amena-jarea unei insule pe Oder.
NEISSE / NISA / NYSA 12 000 km^2 1,7 mil loc. 1991	Germania, Polonia, Cehia.	ARFE LACE INTERREG PHARE-CBC Landul Saxonia	- Tratarea apelor uzate, supravegherea poluării transfrontaliere. - Utilizarea în comun a energiei de la centrala Turow. - Proiecte de infrastructură: prelungirea autostrăzii, construirea unui aeroport. - Schimburi culturale.	- Densitate mare - Probleme mari de poluare. - lipsa resurselor financiare pe partea poloneză şi cehă.
ELBA / LABA 5 547 km^2 1,5 mil loc. iun. 1992	Germania, Cehia.	LACE Regiuni INTERREG PHARE-CBC	- Cooperare în domeniul şcolar şi universitar. - Dezvoltarea infrastructurii: poduri, puncte vamale, autostrada Dresda-Praga. - Ajutor pentru întreprinderi. - Dezvoltare turistică. - Măsuri comune împotriva poluării Elbei.	- Regiune dinamică. - Slabă autonomie financiară a structurilor .regionale cehe - Regiune indus-trială în criză.
ERZGEBIRGE-KRUSNE HORY 3 044 km^2 500 000 loc. aug. 1992	Germania, Cehia.	Landul Saxonia Camera de industrie şi comerţ a Saxoniei INTERREG	- Amenajare şi infrastructură: proiecte de amenajare energetică, proiect de autostradă. - Prevenire şi supraveghere a riscurilor naturale şi industrial. - Crearea unui festival al Europei Centrale. - Renovarea centrelor istorice urbane.	- Reactivarea unei vechi rute medievale comerciale. - Dinamizarea întreprinderilor locale.
EGRENSIS 20.000 km^2 2 mil. Loc. mart. 1992	Germania, Cehia.	PHARE-CBC INTERREG landurile Saxonia şi Bavaria	- Regiune care îşi fondează identitatea pe o istorie comună: Egerland, industrializată până în sec. XVII. - Crearea unei structuri de cooperare transfrontalieră pentru dezvoltare economică. - Protecţia naturii.	- Temere a părţi cehe pentru o regermanizare a regiunii. - Grad scăzut de industrializare.
BAYERISCHER WALD / SUMAVA 16 345 km^2 1,3 mil. loc. 1993, 1995	Germania, Cehia, Austria.	multiple	- Punerea în valoare a patrimoniului turistic (Cesky Krumlov este înscris în patrimoniul mondial UNESCO). - Dezvoltare a turismului. - Protecţia uneia dintre cele mai mari păduri din UE.	- Regiunea şi-a păstrat patrimoniul cultural şi turistic fiind puţin industrializată datorită fostei Cortine de Fier.

* fără partea suedeză ** Finanţare: ARFE: Asociaţia regiunilor frontaliere europene; LACE: Linkage assistance and cooperation for the European Border Region, proiect pilot: ARFE, finanţat de UE;
INTERREG: Program de ajutor financiar pentru formarea de reţele transfrontaliere între ţările UE şi Europei Centrale şi de Est; PHARE - CBC: Programul PHARE - Cross Border Cooperation de ajutor financiar al UE pentru formarea de reţele transfrontaliere dincolo de frontierele UE. Sursa: Gaunard, M-F. (1999), p. 429-442.

Iniţiativa constituirii acestor euroregiuni a aparţinut în cele mai multe cazuri părţii germane. În acest sens, experienţa demonstrează că dinamica ţării cea mai avansată economic tinde să traverseze graniţa şi să constituie un vector de dezvoltare al regiunii transfrontaliere care să se propage ulterior către interiorul ţării mai puţin dezvoltate. La vest, Germania constituie un pol de creştere care îşi exercită o influenţă crescândă într-un spaţiu transfrontalier aflat în criză.

Pentru a instituţionaliza aceste cooperări transfrontaliere, în raport de legislaţia fiecărei ţări implicate, au fost create diferite tipuri de asocieri. Unităţile administrative care le compun alcătuiesc o federaţie, condusă de către un *consiliu* sau un *parlament* al Euroregiunii, o preşedinţie prin rotaţie, vice-preşedinţi, un secretariat şi grupuri de lucru însărcinate să elaboreze proiectele de cooperare comună (Gaunard, 1999). Organizarea internă a acestor euroregiuni este deosebit de complexă, deoarece entităţile teritoriale pot fi asociate cu parteneri externi foarte diferiţi, proveniţi atât din sectorul public, cât şi din cel privat (Camere de comerţ şi industrie, reprezentanţi ai asociaţiilor politice, culturale, sportive, birouri de consiliere etc.). Aspectele juridice şi instituţionale sunt foarte complexe şi, în absenţa unui management eficient, pot limita luarea unor iniţiative transfrontaliere şi funcţionarea optimă a unei euroregiuni. Aspectele sunt cu atât mai importante cu cât această frontieră a constituit timp de 14 ani limita exterioară a Uniunii Europene, iar integrarea Poloniei şi Cehiei a pus problema armonizării programelor naţionale cu cele europene privind dezvoltarea locală.

Constituirea euroregiunilor reflectă conştientizarea autorităţilor locale şi regionale privind necesităţile de a trece dincolo de frontiere pentru a da un nou impuls dezvoltării teritoriale la nivel local, atât cu sprijinul guvernelor naţionale, cât şi cu cel al Uniunii Europene. Din acest punct de vedere, euroregiunile pot fi considerate expresie a unor noi strategii de dezvoltare a unor spaţii care sunt dezavantajate ca urmare a poziţiei lor periferice, frontaliere (slaba dezvoltare a infrastructurii, lipsa unor industrii de vârf, purtătoare de dezvoltare, lipsa investiţiilor, amenajare dictată de preocupările de apărare militară etc).

Principalul obiectiv îl constituie impulsionarea dezvoltării acestor spaţii rămase mult timp în poziţie marginală. Cooperarea euroregională trebuie să antreneze constituirea unui spaţiu transfrontalier integrat şi coerent ca urmare a transpunerii în practică a planurilor de dezvoltare şi amenajare transfrontalieră. Dincolo de amenajarea teritoriului, cooperarea se manifestă în domenii foarte diversificate, ce vizează atât domeniul economic (infrastructura de comunicaţii transfrontaliere, facilitări vamale, transfer de specialişti etc.), cât şi din cel social (migraţia transfrontalieră pentru muncă, inserţia tinerilor şomeri), educativ (favorizarea bilingvismului), cultural, sportiv, al transporturilor şi, nu în ultimul rând, a protecţiei mediului. Preocupările environmentale, foarte dezvoltate în Germania, au avut ca rezultat constituirea, pe o distanţă de peste 60 km, în lungul graniţei germano - poloneze, la sud de Szczecin, a Parcului Naţional „Oderul Inferior" după o structură şi organizare similară cu cea a parcurilor existente în Europa Occidentală. Divergenţele de opinii în privinţa amenajării complexe a zonei (partea germană miza mai mult pe protecţia naturii şi atractivitatea turistică, în vreme de partea poloneză dorea o amenajare complexă a Oderului de la Szczecin până în Silezia) s-au finalizat prin amenajarea pentru navigaţie a canalului paralel cu Oderul de pe teritoriul german (Hohensaaten - Friedrichsthaler Wasserstrahl), care a fost inclus în limitele Parcului (Wackermann et al., 1997).

Aceste cooperări implică o multiplicare a întâlnirilor, o activitate susţinută în comun, mai ales în cadrul grupurilor de lucru. Schimburile de persoane şi de inteligenţă trebuie să antreneze progresiv o evoluţie spre deschidere şi cooperare a mentalităţilor locale şi regionale, încă destul de reticente în a participa la un demers global prin implicarea tuturor actorilor pentru o dezvoltare durabilă integrată.

Euroregiunea Pomerania – cu o lungime în sectorul germano - polonez de 140 km, o suprafaţă de aproximativ 19 200 km^2 şi o populaţie de circa 1,7 mil. locuitori, constituie entitatea cea mai mare dintre cele situate în lungul frontierei germane. Cooperarea euroregională se grefează pe un puternic fundament istoric, rădăcinile acesteia dezvoltându-se încă din Evul Mediu.

Deşi ambele zone frontaliere se aflau la est de fosta „Cortină de Fier", prăbuşirea barierei ideologice a provocat totuşi importante destructurări. Euroregiunea actuală s-a constituit la iniţiativa autorităţilor arondismentului german Pasewak şi a celor din voievodatul polonez Szczecin. Structura administrativă iniţială a acesteia se prezenta astfel: în zona frontalieră germană 11 arondismente (kreise) din landul Mecklemburg - Vorpommern; un arondisment şi un fost arondisment din landul Brandenburg – 716 000 loc., iar în zona frontalieră poloneză fostul voievodat Szczecin (după reforma din 1999, 4 powiat[11]-uri din voievodatul Zachachodnio-Pomorskie) – 975 000 loc.

În medie, densitatea demografică este de aproximativ 88 loc./km^2. O analiză demografică mai detaliată indică un recul în vest şi o creştere în partea poloneză. Concomitent cu prioritatea eforturilor orientate către ameliorarea pieţei forţei de muncă prin restructurare economică sprijinită pe ajutor financiar şi capitaluri externe, a fost necesar un program coerent de orientare a dezvoltării şi amenajării teritoriului, bazat pe o coordonare eficientă a mijloacelor de accesibilitate, a transporturilor şi a nevoilor inerente ale populaţiei. Trasarea graniţei în lungul Oderului a impus separarea resurselor economice şi umane precum şi diminuarea potenţialului economic.

Euroregiunea Viadrina – s-a format prin implicarea unor instituţii din Landul Brandenburg, împreună cu 9 kreize (arondismente) şi 226 de comune şi din fostele voievodate poloneze Gorzów şi Zielona-Góra, cu un total de 74 gmina (comune).

Densitatea populaţiei este mai mare în partea vestică comparativ cu estul, ceea ce reduce posibilităţile locuitorilor din est de a găsi locuri de muncă în vest. În ambele zone frontaliere şomajul a fost ridicat încă de la începutul tranziţiei: a depăşit media comunitară în vest, în timp ce în est depăşeşte 50% din populaţia activă.

Dacă în Polonia accentul a fost pus mai întâi, în prima perioadă a tranziţiei, pe dezvoltarea unei economii deja diversificate, germanii au dorit o restructurare completă. Partea poloneză, dominant agricolă, doreşte o dezvoltare turistică, a căilor de comunicaţii şi serviciilor, prin păstrarea potenţialului industrial şi dezvoltarea acestuia prin privatizare.

În Germania, guvernul federal şi „Treuhandanstalt" (instituţia însărcinată cu privatizarea) şi-au orientat politica mai întâi în direcţia conservării nucleelor industriale deja existente, gândite ca nişte „catedrale în deşert", apoi către readaptarea acestora. Excepţiile însă nu au lipsit: microelectronicele şi fibrele chimice s-au dovedit necompetitive fiind desfiinţate; oţelăriile EKO (Eisenhüttenkombinat-Ost) din contră, au devenit nucleul unui proiect de constituire a uneia dintre cele mai moderne oţelării din Europa. Acest proiect a fost subordonat planului de dezvoltare transfrontalieră denumit „Industriepark Oderbrücke" (Parcul industrial al podului de pe Oder) destinat să restructureze întreaga regiune transfrontalieră.

[11] Powiat – unitate administrativ-teritorială în Polonia, de nivel inferior voievodatului.

Cooperarea euroregională germano - poloneză s-a concretizat şi prin crearea unei „universităţi transfrontaliere” (Universitatea Viadrina) cu sediul la Frankfurt pe Oder şi facultăţi la Gorzów şi Zielona, în Polonia. Din raţiuni financiare proiectul însă a fost restrâns la şcolarizarea studenţilor polonezi la universitatea din Frankfurt (circa 30% din cifra totală de şcolarizare) şi la crearea în acest oraş a unui „Collegium polonicum” cu limbă de predare poloneză şi a unui liceu germano-polonez la Neuzelle.

Euroregiunea Neisse, cu sediul la Zittau, are o populaţie de 1,7 mil. locuitori dintre care 28% în sectorul ceh, 41,5% în sectorul german şi 30,5% în sectorul polonez. Densitatea demografică este ridicată (138 loc./km^2), fapt explicat prin gradul ridicat de urbanizare. „Cortina de Fier”, prin blocarea fluxurilor migratorii, a contribuit la accentuarea îmbătrânirii populaţiei în vest. În timp ce sectorul german a cunoscut o importantă criză de forţă de muncă încă de la începutul tranziţiei, cu pierderi de peste 50% din locurile de muncă şi un indice al şomajului cuprins între 15 şi 25% din populaţia activă, partea cehă a înregistrat un disponibil optim datorită mai ales aporturilor investitorilor străini (cu deosebire a celor germani). Astfel, indicele şomajului s-a menţinut redus (1-3% din activi). În Polonia, din contră, lipsa locurilor de muncă se manifestă cu un şomaj de 15-20% şi plecări continue ale tinerilor către alte regiuni.

Dacă reducerea suprafeţelor neocupate şi slab rentabile a început în Saxonia, Uniunea Europeană a contribuit la favorizarea în euroregiunea Neisse a agriculturii ecologice, la introducerea culturilor speciale, cum ar fi cele de hamei, plante medicinale şi ierburi aromate, plante oleaginoase şi textile.

Un proiect transfrontalier general, realizat cu sprijinul INTERREG prevede încurajarea dezvoltării punctelor de vamă, modernizarea infrastructurii de comunicaţie, a unei reţele de telecomunicaţii adaptate unui cadru environmental conform cu proiectele actuale. Aceste reforme trebuie să contribuie la crearea unor noi condiţii de atractivitate a locurilor centrale şi să servească dezvoltării mobilităţii conform cu cerinţele economiei de piaţă. Aici dinamica landului Saxonia şi cea a părţii cehe trebuie să se reflecte asupra spaţiului transfrontalier; acestea sunt chemate să impulsioneze şi sectorul polonez.

Euroregiunea Egrensis – este constituită din porţiuni ale landurilor Saxonia şi Bavaria cărora li se adaugă un sector din teritoriul ceh. Ea însumează aproximativ 1,1 mil. locuitori repartizaţi inegal. Zonele cele mai industrializate şi, în acelaşi timp, cele mai populate sunt cele din lungul axelor de comunicaţie ce converg spre Plauen, Hof şi Leipzig, în timp ce ariile cele mai puţin populate corespund Boemiei de nord-vest.

Constituirea acestei euroregiuni se bazează pe o istorie comună de mai multe secole. Aceasta a format un spaţiu de viaţă, dublat de un spaţiu economic coerent, întrerupt brutal după cel de-al Doilea Război Mondial. Spaţiul policentric are de un nivel ridicat de industrializare, fiind mai scăzut în partea de est datorită multiplelor monoactivităţi, îmbătrânirii tehnologice şi restructurărilor eşuate de la începutul perioadei de tranziţie. Criza conjuncturală actuală agravează dificultăţile. Eforturile de reformă se sprijină pe amenajarea unui spaţiu atractiv pentru investitori, capabil pentru o dinamică proprie, în respectul normelor pentru mediu asupra cărora conducătorii europeni şi naţionali au ajuns la un consens.

Au fost elaborate numeroase proiecte transfrontaliere, de la cel al centrelor de promovare tehnologică de la Marktredwitz - Wunsiedel, Selb, Asch, Hof, cu

mijloace provenind din programul PHARE, până la crearea de Joint-ventures şi structuri de cooperare industrială şi de servicii bavaro - saxono - cehe (camere de comerţ, de industrie şi artizanat etc.).

1.4. Individualitatea geografică a Bazinului inferior al Dunării (RS)

Cu o lungime de 2 872 km, Dunărea şi-a creat un bazin hidrografic de recepţie de 817 000 km^2 (Ujvari, 1972) extins pe teritoriul a 17 state[12], constituind astfel, fie şi simbolic, unul dintre elementele unificatoare ce asigură fundamentul noii arhitecturi geopolitice europene. Dunărea reprezintă principala axă navigabilă a Continentului, ce asigură conexiunea Europei Centrale cu bazinul Mării Negre, iar prin sistemul de canale navigabile Dunăre - Main - Rhin şi Dunăre - Marea Neagră constituie o veritabilă axă navigabilă transcontinentală ce leagă Marea Neagră (Constanţa) de Marea Nordului (Rotterdam), definită ca atare la conferinţele paneuropeane privind transportul din Creta (Grecia, 1994) şi Helsinki (Finlanda, 1997) ca fiind *Coridorul VII paneuropean de transport* (Fig. 2).

Pentru România, Dunărea are o importanţă strategică şi economică deosebită atât prin lungimea sectorului riveran (1 075 km, 38% din lungimea sa totală), cât şi prin faptul că reprezintă sectorul inferior al fluviului, cel mai important ca debit şi pentru navigaţie. Peste 90% din reţeaua hidrografică interioară a României este tributară Dunării, România deţinând cea mai mare pondere a bazinului Dunării (aproape 30% din suprafaţa sa totală).

Dunărea capătă caracteristici de fluviu în aval de Belgrad, unde primeşte afluenţi importanţi ca Sava (1 594 m^3/s), Tisa (792 m^3/s), Drava (670 m^3/s), Morava (120 m^3) şi Timiş (47 m^3/s), ceea ce face ca albia să i se lărgească la peste 300 m, iar debitul să i se dubleze, ajungând la circa 5 000 m^3/s. În aval de acest areal de confluenţă hidrografică, considerăm viabilă individualizarea sectorului inferior al fluviului şi, implicit, a bazinului său inferior.

Astfel, **bazinul inferior al Dunării este delimitat pe partea stângă de Tisa, iar pe cea dreaptă de Sava cu afluentul său Drina, ambele vărsându-se în Dunăre în amonte de Belgrad** (Fig. 3).

Astfel delimitat, *Bazinul inferior al Dunării cuprinde un sistem alcătuit din 12 euroregiuni de cooperare transfrontalieră: Carpatică, Prutul Superior, Siret – Prut - Nistru, Dunărea de Jos, Dunăre - Dobrogea, Giurgiu - Ruse, Danubius, Dunărea de Sud, Dunărea 21, Dunărea de Mijloc, Dunăre - Criş - Mureş - Tisa (DKMT) şi Bihor - Hajdu-Bihar, toate acestea având participare românească* (Fig. 3).

[12] România – 29,9 %, Ungaria – 11,7%, Serbia – 10,3%, Austria – 10,2%, Germania – 7,5%, Slovacia – 5,8%, Bulgaria – 5,2%, Bosnia şi Herţegovina – 4,8%, Croaţia – 4,5%, Ucraina – 3,8%, Rep. Cehă – 2,6%, Slovenia – 2,2%, Elveţia – 0,32%, Rep. Moldova – 0,29%, Italia – 0,15%, Polonia – 0,09% şi Albania – 0,03% (Sursa: http://ro.wikipedia.org/wiki/Dunarea).

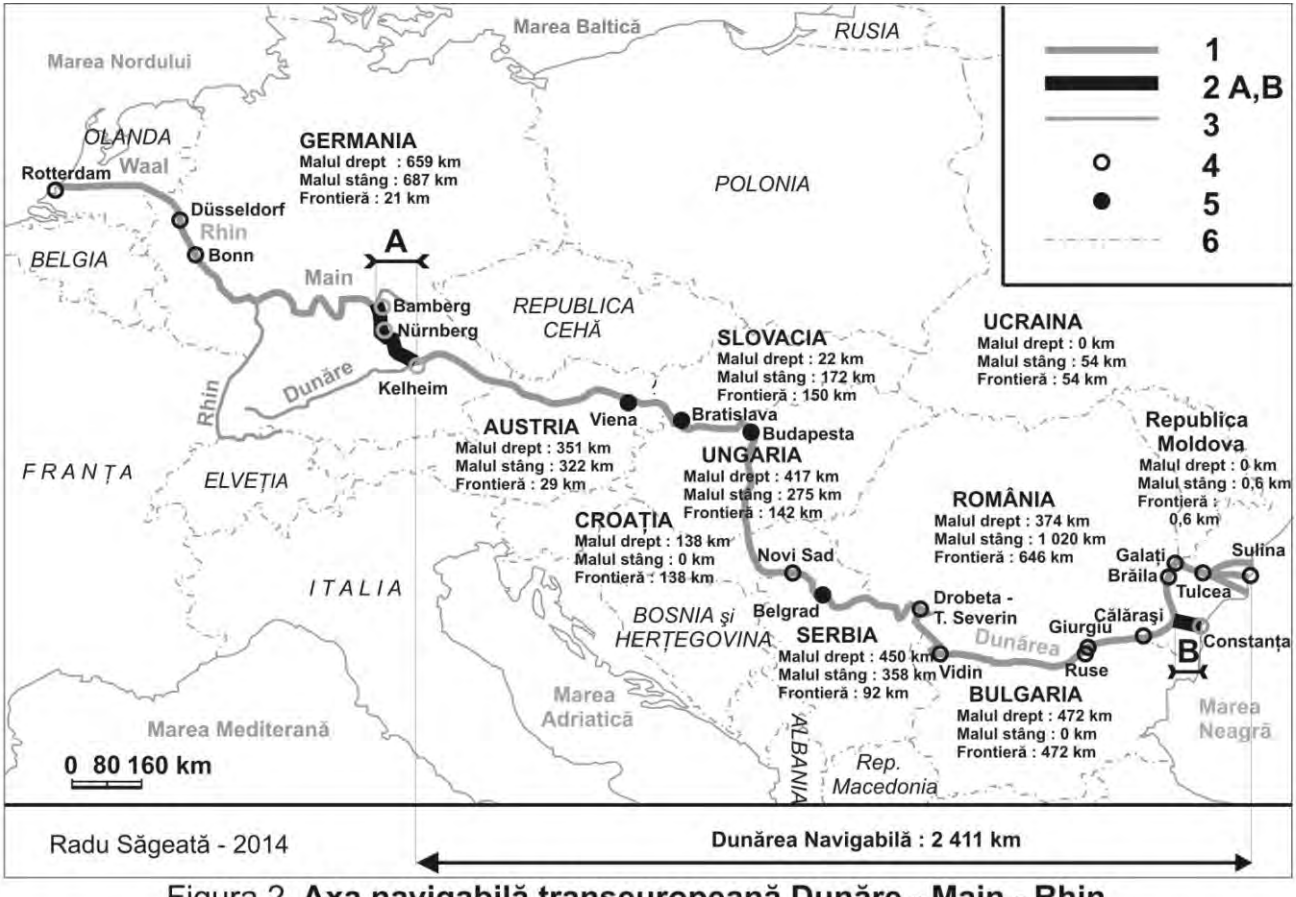


Figura 2. **Axa navigabilă transeuropeană Dunăre - Main - Rhin**

1. Căi navigabile naturale, 2. Canale fluviale : A. Dunăre - Main - Rhin, B. Dunăre - Marea Neagră, 3. Afluenți importanți / Țărmuri, 4. Oraşe, 5. Capitale, 6. Frontiere. Sursa : Rechnitzer, J. (Edt.) (2009), p. 11.

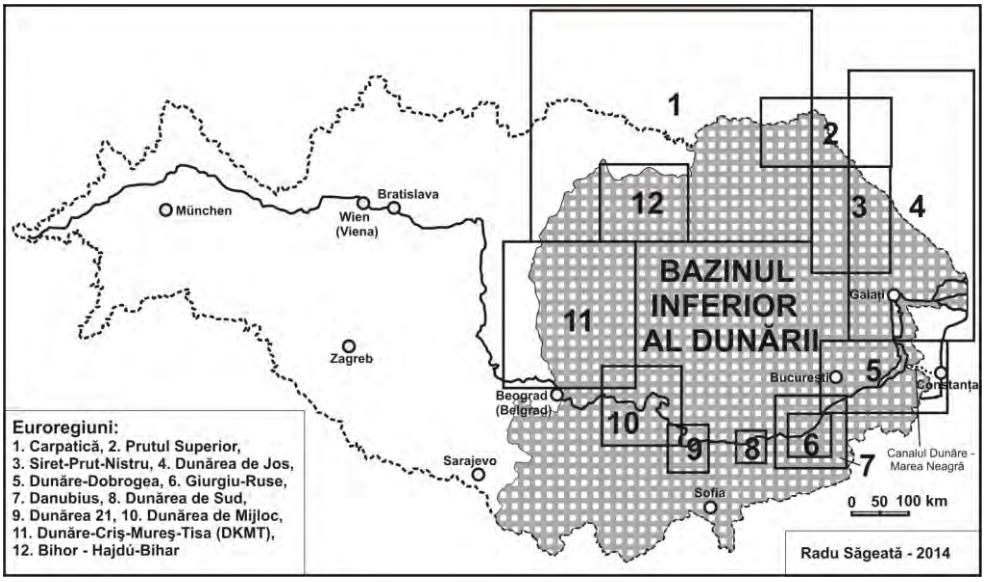


Figura 3. **Euroregiunile de cooperare transfrontalieră din bazinul inferior al Dunării.**

1.5. Zonele transfrontaliere aferente României şi euroregiunile de cooperare transfrontalieră cu participare românească** (RS)

Analizând zonele transfrontaliere cu participare românească din perspectiva tipurilor de variaţie a fluxurilor transfrontaliere, se poate afirma că zonele transfrontaliere din sud (româno-bulgară şi româno-sârbă) prezintă variaţii bruşte (în principal datorită barierei naturale impuse de Dunăre), iar cele cu Republica Moldova şi Ucraina, datorită omogenităţii blocului etnic românesc de o parte şi de alta a graniţei, se încadrează mai curând în cele cu variaţii lente.

Tot din această ultimă categorie se poate considera că face parte şi zona transfrontalieră româno-ungară, aceasta fiind privită de România ca o pe poartă de deschidere către Vest, către structurile europene şi euroatlantice, în vreme ce autorităţile de la Budapesta o privesc ca pe o punte de legătură cu comunităţile de origine maghiară din Transilvania. Este şi motivul pentru care această zonă transfrontalieră a fost extinsă prin constituirea primelor euroregiuni cu participare românească: *Euroregiunea Carpatică*, *Euroregiunea Dunăre - Criş - Mureş - Tisa* (DKMT) şi, mai recent, *Euroregiunea Bihor - Hajdú Bihar*, axată pe colaborarea dintre Oradea şi Debrecen (Tab. 2).

Tabelul 2. **Euroregiuni de cooperare transfrontalieră cu participare românească**

Euroregiunea, anul constituirii, suprafaţa	State participante	Unităţi administrative	Centre polarizatoare
Carpatică 1993 161 277 km^2	România	Satu Mare, Maramureş, Bihor, Sălaj, Botoşani, Suceava, Harghita	Satu Mare, Baia Mare, Oradea, Zalău, Botoşani, Suceava, Miercurea-Ciuc

	Ungaria	Borsod-Abaúj-Zemplén,Szabolcs -Szatmár-Bereg, Hajdú-Bihàr, Heves, Jász-Nagykun-Szolnok	Debrecen, Miskolć, Eger, Szolnok, Békéscsaba, Nyiregyháza
	Polonia	Dolno-Ślaskie	Krosno, Przemysl, Rzeszow, Tarnow
	Slovacia	Košice, Prešov	Bardejov, Košice, Prešov
	Ucraina	Ujgorod, Ivano-Francovsk, Lvov, Cernăuţi	Ujgorod, Lvov, Ivano-Francovsk, Cernăuţi
Dunăre - Criş - Mureş - Tisa (DKMT) 1997 77 459 km^2	România	Timiş, Arad, Caraş-Severin, Hunedoara	Timişoara, Arad, Deva, Hunedoara, Reşiţa, Caransebeş
	Ungaria	Békés, Jász-Nagykun-Szolnok, Csongrád, Bács-Kiskun	Békéscsaba, Szolnok, Kecskemét, Szeged
	Serbia	Vojvodina	Novi Sad, Subotica
Dunărea de Jos 1997 - 1998 53 496 km^2	România	Galaţi, Brăila, Tulcea	Galaţi, Brăila, Tulcea
	R. Moldova	Cahul	Cahul
	Ucraina	Odessa	Odessa
Prutul Superior 2000 42 809 km^2	România	Botoşani, Suceava	Botoşani, Suceava
	R. Moldova	Edineţ, Bălţi	Edineţ, Bălţi
	Ucraina	Cernăuţi, Ivano-Francovsk	Cernăuţi, Ivano-Francovsk
Giurgiu - Ruse 2001 2 784 km^2	România	1 oraş şi 14 comune	Giurgiu
	Bulgaria	7 municipalităţi	Ruse
Dunărea 21 2002 9 500 km^2	România	1 oraş şi 4 comune	Calafat
	Bulgaria	8 municipalităţi	Vidin
	Serbia	8 municipalităţi	Zajecar
Dunărea de Mijloc – Porţile de Fier	România	Mehedinţi	Drobeta – Turnu Severin
	Bulgaria	Vidin	Vidin
	Serbia	Kladovo, Bor	Kladovo, Bor
Danubius 2002, 6 310 km^2	România	Giurgiu	Giurgiu
	Bulgaria	8 municipalităţi	Ruse
Siret - Prut - Nistru 2002 31 434 km^2	România	Iaşi, Neamţ, Vaslui	Iaşi, Piatra Neamţ, Vaslui, Bârlad
	R. Moldova	Chişinău, Lăpuşna, Orhei, Soroca, Ungheni	Chişinău, Orhei, Soroca, Ungheni, Hânceşti
Dunărea de Sud 2002 1 646 km^2	România	4 oraşe: Alexandria, Roşiori de Vede, Turnu Măgurele, Zimnicea	Alexandria, Roşiori de Vede, Turnu Măgurele, Zimnicea
	Bulgaria	3 municipalităţi: Belene, Sviştov şi Nikopol	Belene, Sviştov, Nikopol
Bihor - Hajdú-Bihàr 2002 13 755 km^2	România	Bihor	Oradea
	Ungaria	Hajdú-Bihàr	Debrecen
Dunăre - Dobrogea 2002 24 177 km^2	România	Călăraşi, Constanţa, Ialomiţa	Constanţa, Călăraşi, Slobozia, Mangalia
	Bulgaria	Dobrich, Varna	Varna, Dobrich, Silistra

Unităţile administrativ-teritoriale de nivel comunal nu au fost nominalizate.

Prima euroregiune de cooperare transfrontalieră din statele fostului bloc comunist a fost constituită începând cu anul 1993, la iniţiativa Ungariei. *Euroregiunea Carpatică*, cum avea să fie denumită, se dorea grefată pe structura „Bazinului Carpatic", concept introdus în circulaţie după *Tratatul de pace de la*

Trianon, pentru a desemna fosta Ungarie Mare dinainte de 1920 (Deică, 2000). Factorul liant al cooperării euroregionale s-a dorit a fi moştenirea comună austro-ungară, care s-ar reflecta asupra unei infrastructuri unitare, dar mai ales prezenţa populaţiei maghiare în toate zonele naţionale componente. Dacă la înfiinţare cuprindea un teritoriu doar de 64 592 km^2, constituit în proporţie de 35,7% din teritoriu maghiar şi 19,8% teritoriu ucrainean, evoluţia ulterioare a transformat această euroregiune într-o structură teritorială de nivel macroregional, caracterizată printr-un veritabil mozaic etnic[13].

În acest context, au apărut, inevitabil, tendinţele de fragmentare: pe de o parte pe criterii identitare, iar pe de altă parte, ca urmare a nucleelor de cooperare transfrontalieră ce au indus vectori preferenţiali de cooperare şi implicit apariţia unor euroregiuni mai mici şi mult mai viabile, incluse în Euroregiunea Carpatică. Euroregiuni cum sunt Slana - Rimava sau Košice - Miskolc de la frontiera slovaco-ungară sau Bihor - Hajdú-Bihár, axată pe axa de cooperare Oradea - Debrecen au „spart" ulterior unitatea Euroregiunii Carpatice, punând sub semnul întrebării viabilitatea sa.

Mult mai funcţională pare a fi *Euroregiunea Dunăre-Criş-Mureş-Tisa* (DKMT). Constituită în 1997, euroregiunea alătură în prezent 4 judeţe româneşti, 4 comitate ungare şi regiunea autonomă Voivodina din Serbia, fiind relativ echilibrată sub raport teritorial şi demografic între cele trei componente ale sale (română, ungară şi sârbă)[14]. Corespunzător, axele de structurare macroteritorială se sprijină pe trei nuclee de polarizare: Timişoara, Novi Sad şi Szeged.

Principala restricţie cu care se confruntă însă cooperarea transfrontalieră la nivelul euroregiunii DKMT rezultă din cadrul diferit de cooperare cu Serbia: dacă frontiera româno-ungară este o frontieră internă a UE, caracterizată printr-un grad mare de permeabilitate, frontiera sârbă este încă relativ greu permeabilă, fiind percepută ca o frontieră dintre UE şi un spaţiu, ex-iugoslav, caracterizat printr-un grad mare de instabilitate politică şi criminalitate organizată.

La graniţa estică a României, Prutul se configurează tot mai pregnant ca o graniţă relativ stabilă a Uniunii Europene. O graniţă ce va trebui să facă faţă unor noi provocări determinate de ambivalenţa dintre restricţiile necesare unei cât mai bune „filtrări" a fluxurilor transfrontaliere ce bat la porţile estice ale Uniunii Europene şi configuraţia etnică, caracterizată printr-o remarcabilă omogenitate a românilor pe ambele maluri ale Prutului, ce impune o intensificare a cooperării transfrontaliere.

În acest context, celor trei euroregiuni de cooperare transfrontalieră circumscrise axei transversale a Prutului, li se impune o redimensionare a cadrului de cooperare, de la îmbunătăţirea micului trafic de frontieră pe baza afinităţilor comune - etnice, culturale şi chiar de sânge - a populaţiei de pe cele două maluri, la un control cât mai riguros al traficului către ţările Uniunii Europene.

Legea nr. 315 din 2004 privind dezvoltarea regională în România, elaborată după modelul Consiliului Europei, enunţă trei obiective ce stau la baza politicilor de cooperare transfrontalieră (în Art. 3'):

---

[13] Ucraineni - 35% din total, maghiari - 22%, români - 16%, polonezi - 13%, slovaci - 8%, ţigani - 3%, ruşi - 2%, alte etnii - 1% (sursa: Ilieş, 2004).

[14] Partea română: 32 028 km^2, 1 941 000 loc., partea ungară: 23 922 km^2, 1 777 000 loc., partea sârbă: 21 506 km^2, 2 014 000 loc. (în 1997).

a. promovarea cooperării între regiunile, comunităţile şi autorităţile situate de o parte şi de alta a frontierelor, în rezolvarea unor probleme comune, prin conceperea şi implementarea unor strategii transfrontaliere şi a unor proiecte care să contribuie la dezvoltarea comunităţilor respective sub aspectul creşterii nivelului de trai şi al dezvoltării economice;

b. promovarea bunei vecinătăţi, a stabilităţii sociale şi progresului economic din regiunile de frontieră, prin finanţarea unor proiecte cu beneficii vizibile pentru regiunile şi comunităţile din aceste regiuni;

c. sprijinirea realizării descentralizării responsabilităţii, prin promovarea iniţiativelor locale, realizate în cadrul strategiilor locale.

Ca o concluzie generală, se poate afirma că spaţiile transfrontaliere reprezintă domenii extrem de sensibile şi vulnerabile la schimbările geografice, identitatea acestora fiind rezultatul asocierii unor factori etnici, culturali, geografici, istorici, economici, demografici şi politici specifici. Intensificarea fluxurilor transfrontaliere ca urmare a urbanizării şi industrializării unifică spaţii altădată divizate politic şi economic; euroregiunile devin din ce în ce mai mult structuri teritoriale cu o personalitate proprie, generate de fluxuri transfrontaliere şi promotoare, la rândul lor, de fluxuri globalizante.

1.6. Evoluţia frontierelor de stat ale României şi impactul acestora asupra dinamicii teritoriale şi etnice (RS)

Unirea Principatelor Române, la 24 ianuarie 1859 şi întrunirea, trei ani mai târziu, a primului parlament reunit al celor două principate a marcat constituirea pe harta lumii a unui nou stat: România. Lipsită de aportul Transilvaniei, dar şi al Basarabiei, Bucovinei şi Dobrogei, aceasta avea o formă sinuoasă, hotarul mergând pe linia Carpaţilor, Siretului, apoi a Prutului şi Dunării, cuprinzând şi cele trei judeţe din sudul Basarabiei care i-au fost retrocedate Moldovei în urma războiului Crimeei (Cahul, Bolgrad şi Ismail)[15]. Paradoxal, acestea aveau să fie pierdute în urma Războiului pentru Independenţă (1877), când România, deşi s-a numărat printre puterile învingătoare, nu a putut face faţă tendinţelor hegemonice ale Rusiei. În compensaţie, România avea să primească de la Imperiul Otoman, marele perdant al Războiului, Dobrogea, asigurându-şi prin aceasta poarta maritimă[16]. Este momentul de început al renaşterii funcţiilor portuare ale Constanţei. Plasarea pe orbita geopolitică şi geoeconomică germană, favorizată de accederea la tron a principelui Carol I, a constituit un serios imbold în acest sens.

Secolul al XX-lea avea însă să se impună în configuraţia teritorială a României prin două momente importante: deceniul al doilea şi îndeosebi *anul 1918*, marcat de sfârşitul Primului Război Mondial şi de dispariţia marilor imperii multinaţionale europene, fapt ce i-a favorizat desăvârşirea unităţii statale, şi *anul 1940*, când, în contextul geopolitic al celui de-al Doilea Război Mondial, pierderile teritoriale impuse de marile puteri ale vremii au făcut ca suprafaţa ţării să se reducă cu 33,8%, iar populaţia cu 34,1%.

Avanpremiera Marii Uniri din 1918 a constituit-o integrarea Cadrilaterului

[15] Basarabia fusese separată de Moldova şi integrată în Imperiul ţarist în anul 1812.
[16] Prin *Tratatul de la San Stefano*, din 3 martie 1878.

(7 726 km^2, 293 707 loc[17]) în hotarele ţării, în urma Războiului Balcanic (1912 - 1913). România beneficia astfel de o graniţă de sud-est situată într-o regiune cu populaţie românească, dar cu un mare grad de eterogenitate etnică.

Astfel, înainte de Primul Război Mondial, suprafaţa României era de 131 357 km^2, învecinându-se la est cu Rusia pe Prut, la sud cu Bulgaria şi Serbia pe Dunăre, iar la nord şi vest cu Austro-Ungaria, urmând creasta Munţilor Carpaţi. Cât de nejuste erau aceste frontiere reiese din faptul că provincii cu populaţie majoritar românească erau în afara teritoriului naţional. Referindu-se la această situaţie, George Vâlsan caracteriza astfel statul român de dinainte de Primul Război Mondial: „a fost una dintre cele mai ciudate formaţiuni geografice care se pot închipui (…). O fâşie îngustă dând ocol Carpaţilor şi sprijinindu-se numai pe Dunăre ale cărei guri erau închise. Supt Regele Carol I această formaţiune devine mai organică. Îşi capătă o faţadă la Mare, capătă gurile Dunării, dar rămâne un stat dominat şi veşnic ameninţat de vecinii săi puternici". În continuare, citându-l pe geograful francez Leon Roussel, Vâlsan afirma: „România este o ţară în echilibru geografic instabil: centrul său de gravitate cădea în afară de teritoriul pe care evenimentele istorice i le-au delimitat"[18].

Descompunerea Imperiului Ţarist şi a monarhiei Austro-Ungare la sfârşitul Primului Război Mondial a dat prilejul populaţiilor din Basarabia, Bucovina, Transilvania şi Banat să-şi exprime în mod liber voinţa politică în virtutea dreptului popoarelor la autodeterminare. Mai întâi au făcut-o basarabenii prin hotărârea Sfatului Ţării de la Chişinău (27 martie 1918), apoi bucovinenii prin *Congresul de la Cernăuţi* (28 noiembrie 1918), iar locuitorii provinciilor intracarpatice au desăvârşit voinţa unanimă de alipire a acestora la Regatul României prin hotărârea Marii Adunări de la Alba Iulia (1 decembrie 1918). La fel au cerut această alipire saşii din Transilvania în adunarea lor de la Mediaş (9 ianuarie 1919) şi şvabii din Banat în adunarea de la Timişoara (10 august 1919). Toate aceste hotărâri au fost ratificate prin tratatele internaţionale de pace.

Astfel, s-a desăvârşit statul naţional unitar român, ale cărui hotare s-au suprapus în mare măsură peste cele ale blocului etnic omonim, dar pe care vicisitudinile istoriei nu l-au menţinut decât 22 de ani (1918-1940).

Dacă Primul Război Mondial a avut consecinţă reunificarea ţării (1918), cel de-al Doilea a însemnat fragmentarea sa. Supus unei duble presiuni, din nord-est şi nord-vest, statul român a fost nevoit să cedeze, în 1940, teritorii importante (Basarabia, Bucovina de Nord, Ardealul de Nord şi Cadrilaterul), în cea mai mare parte, ca urmare a unor dictate de forţă, teritorii ce însumau 99 790 km^2, populate în cea mai mare parte de români.

Astfel, mai mult de jumătate din lungimea totală a hotarelor ţării au fost modificate, România pierzând circa o treime din teritoriu[19], expresie a compromisului realizat între marile puteri occidentale şi Kremlin în privinţa organizării postbelice a lumii. Cu toate că armata română a luptat dând un greu tribut de sânge pentru eliberarea nordului Transilvaniei, apoi a Ungariei, Cehoslovaciei şi Austriei, până la victoria finală asupra Germaniei hitleriste, la

---

[17] La recensământul din 1912.

[18] Vâlsan, G. (1937), *Evoluţia statului român în cadrul său geografic*, în Buletinul Societăţii Regale Române de Geografie, LVII, Bucureşti.

[19] 34,47% din teritoriu, respectiv 101 902 km^2, din care: Ardealul de Nord: 43 492 km^2, Basarabia: 44 422 km^2, Bucovina de Nord: 6 262 km^2 şi Cadrilaterul: 7 726 km^2, dintr-un total de 295 641 km^2.

Conferinţa de Pace de la Paris din 1946, marile puteri ale vremii nu au fost de acord cu schimbarea statutului de „ţară învinsă" impus prin *Convenţia de armistiţiu* în cel de „ţară cobeligerantă", fapt ce a avut grele consecinţe în formularea clauzelor politice, economice şi militare ale *Tratatului de Pace cu Puterile Aliate şi Asociate*, ce avea să fie semnat la Paris, la 10 februarie 1947. Acesta anula prevederile *Dictatului de la Viena*, redând României judeţele din nordul Transilvaniei[20], însă avea să menţină graniţele de est şi de sud impuse României în anul 1940, menţinând astfel efectele *Pactului Ribbentrop - Molotov* şi ale agresiunii revizioniste sovietice (*Spaţiul istoric şi etnic românesc*, I, 1992).

Lungimea totală a frontierelor actuale ale României este de 3 149,9 km, din care terestre – 1 085,5 km (34,4% din total); cele fluviale – 1 817 km (57,7%) iar cele maritime 247,4 km (7,8% din total) (Tab. 3).

Tabelul 3. **Frontierele de stat actuale ale României**

Statul	Total frontiere [km]	Terestre [km]	Fluviale [km]	Maritime [km]
Bulgaria	631,3	139,1	470,0	22,2
Serbia	546,4	256,8	289,6	0
Rep. Moldova	681,3	0	681,3	0
Ucraina	649,4	273,8	343,9	31,7
Ungaria	448,0	415,8	32,2	0
Marea Neagră	193,5	0	0	193,5
Total	**3 149,9**	**1 085,5**	**1 817,0**	**247,4**

Frontierele sunt oficializate numai cu Serbia şi Ungaria. Celelalte frontiere sunt calculate unilateral. Sursa: *Anuarul Statistic al României*, 2012, Institutul Naţional de Statistică, Bucureşti.

Preponderenţa frontierelor fluviale prezintă un relativ dezavantaj pentru legăturile cu statele vecine. Frecvenţa punctelor de trecere a frontierei presupune construirea de poduri, în timp ce în spaţiul terestru punctele de trecere pot fi deschise oriunde, în funcţie de necesităţi.

Conform datelor Poliţiei de frontieră (2011), conexiunile transfrontaliere se realizează prin intermediul a 67 puncte de trecere a frontierei[21]. Dintre acestea, cele mai multe sunt deschise traficului rutier (21) şi portuar (18), urmând la mică dinstanţă punctele de trecere a frontierei deschise în aeroporturi (14). La acestea se adaugă punctele de trecere a frontierei deschise traficului feroviar (10) şi cele cu conexiuni mixte sau complexe (4) (Tab. 4).

Tabelul 4. **Punctele de trecere ale frontierei din România**

Denumire punct	Localizare	Conexiuni cu	Punctul vamal de corespondenţă	Regim de transport
Albiţa	Jud. Vaslui	Rep. Moldova	Leuşeni	Rutier
Aeroportul Internaţional Arad	Jud. Arad	Spaţiul aerian internaţional	-	Aeroportuar
Aeroportul Internaţional „Aurel Vlaicu"	Bucureşti	Spaţiul aerian internaţional	-	Aeroportuar

[20] Prin *Dictatul de la Viena* au fost smulse din teritoriul României, următoarele judeţe: Satu Mare, Maramureş, Sălaj, Someş, Năsăud, Mureş, Ciuc, Odorhei, Trei Scaune, cea mai mare parte a judeţului Cluj şi jumătatea nordică a judeţului Bihor, unindu-se astfel, peste un bloc compact de populaţie românească, insula secuiască din centrul Transilvaniei cu blocul etnic maghiar.

[21] Sunt exceptate punctele de mic trafic şi trafic pietonal.

Aeroportul Internaţional Bacău	Jud. Bacău	Spaţiul aerian internaţional	-	Aeroportuar
Bechet	Jud. Dolj	Bulgaria	Orjahovo (Rahova)	Portuar
Borş	Jud. Bihor	Ungaria	Ártánd	Rutier
Brăila	Jud. Brăila	Apele internaţionale	-	Portuar
Calafat	Jud. Dolj	Bulgaria	Vidin	Rutier (pod) Portuar
Călăraşi	Jud. Călăraşi	Bulgaria	Silistra	Portuar Rutier (bac)
Capul Midia	Jud. Constanţa	Apele internaţionale	-	Portuar
Carei	Jud. Satu Mare	Ungaria	Vallaj	Feroviar
Câmpulung la Tisa	Jud. Maramureş	Ucraina	Teresova	Feroviar
Cenad	Jud. Timiş	Ungaria	Kiszombor	Rutier
Cernavodă	Jud. Constanţa	Apele internaţionale	-	Portuar
Aeroportul Internaţional Cluj-Napoca	Jud. Cluj	Spaţiul aerian internaţional	-	Aeroportuar
Constanţa	Jud. Constanţa	Apele internaţionale	-	Portuar
Constanţa Sud	Agigea	Apele internaţionale	-	Portuar
Corabia	Jud. Olt	Bulgaria	Măgura	Portuar
Aeroportul Internaţional Craiova	Jud. Dolj	Spaţiul aerian internaţional	-	Aeroportuar
Curtici	Jud. Arad	Ungaria	Lőköháza	Feroviar
Drobeta – Turnu Severin	Jud. Mehedinţi	Apele internaţionale	-	Portuar
Episcopia Bihor	Jud. Bihor	Ungaria	Biharkeresztes	Feroviar
Fălciu	Jud. Vaslui	Rep. Moldova	Stoianovca	Feroviar
Galaţi	Jud. Galaţi	Rep. Moldova Apele internaţionale	Giurgiuleşti	Rutier Feroviar Portuar
Giurgiu	Jud. Giurgiu	Bulgaria	Ruse	Rutier (pod) Feroviar Portuar
Halmeu	Jud. Satu Mare	Ucraina	Diakovo	Rutier
Aeroportul Internaţional „Henri Coandă”	Otopeni	Spaţiul aerian internaţional	-	Aeroportuar
Aeroportul Internaţional Iaşi	Jud. Iaşi	Spaţiul aerian internaţional	-	Aeroportuar
Jimbolia	Jud. Timiş	Serbia	Kikinda Crinja	Rutier, Feroviar
Mangalia	Jud. Constanţa	Apele internaţionale	-	Portuar
Aeroportul Internaţional „Mihail Kogălniceanu”	Jud. Constanţa	Spaţiul aerian internaţional	-	Aeroportuar
Moldova Veche	Jud. Caraş-Severin	Serbia	Gerdap	Portuar
Naidăş	Jud. Caraş-	Serbia	Kalugerovo	Rutier

	Severin			
Nădlac	Jud. Arad	Ungaria	Nagylak	Rutier
Nicolina	Jud. Iaşi	Rep. Moldova	Ungheni	Feroviar
Oancea	Jud. Galaţi	Rep. Moldova	Cahul	Rutier
Olteniţa	Jud. Călăraşi	Bulgaria	Tutrakan (Turtucaia)	Portuar
Aeroportul Internaţional Oradea	Jud. Bihor	Spaţiul aerian internaţional	-	Aeroportuar
Orşova	Jud. Mehedinţi	Serbia	-	Portuar
Ostrov	Jud. Constanţa	Bulgaria	Silistra	Rutier
Petea	Jud. Satu Mare	Ungaria	Csengersima	Rutier
Porţile de Fier I	Gura Văii, Jud. Mehedinţi	Serbia	Djerdap I	Rutier
Porţile de Fier II	Jud. Mehedinţi	Serbia	Djerdap II	Rutier
Salonta	Jud. Bihor	Ungaria	Méhkerék	Rutier, Feroviar
Aeroportul Internaţional Satu Mare	Jud. Satu Mare	Spaţiul aerian internaţional	-	Aeroportuar
Săcuieni	Jud. Bihor	Ungaria	Letavertes	Rutier
Sculeni	Jud. Iaşi	Rep. Moldova	Sculeni	Rutier
Siret	Jud. Suceava	Ucraina	Tereblecea (Porubne)	Rutier
Aeroportul Internaţional Sibiu	Sibiu	Spaţiul aerian internaţional	-	Aeroportuar
Sighetu Marmaţiei	Jud. Maramureş	Ucraina	Solotvino	Rutier
Stamora-Moraviţa	Moraviţa, Jud. Timiş	Serbia	Varsac Vatin	Rutier, Feroviar
Stânca	Jud. Botoşani	Rep. Moldova	Costeşti	Rutier
Aeroportul Internaţional Suceava	Jud. Suceava	Spaţiul aerian internaţional	-	Aeroportuar
Sulina	Jud. Tulcea	Apele internaţionale	-	Portuar
Aeroportul Internaţional Târgu Mureş	Târgu Mureş	Spaţiul aerian internaţional	-	Aeroportuar
Aeroportul Internaţional „Traian Vuia”	Giarmata, Jud. Timiş	Spaţiul aerian internaţional	-	Aeroportuar
Tulcea	Jud. Tulcea	Ucraina	Ismail	Portuar
Turnu	Jud. Arad	Ungaria	Battonya	Rutier
Turnu Măgurele	Jud. Teleorman	Bulgaria	Nicopole	Portuar
Ungheni	Jud. Iaşi	Rep. Moldova	Ungheni	Feroviar
Urziceni	Jud. Satu Mare	Ungaria	Vallaj	Rutier
Valea lui Mihai	Jud. Bihor	Ungaria	Nyírábrány	Rutier
Vama Veche	Jud. Constanţa	Bulgaria	Durankulak	Rutier
Vărşand	Jud. Arad	Ungaria	Gyula	Rutier
Vicşani	Jud.	Ucraina	Vadu Siret	Feroviar

	Suceava			
Vladimirescu	Jud. Arad	Ungaria	Lőkösháza	Feroviar
Zimnicea	Jud. Teleorman	Bulgaria	Svištov	Portuar

Surse: Poliţia de Frontieră Română, ro.wikipedia.org/wiki/Lista_punctelor_de_trecere_a_frontierei_din_România, cu completări.

1.7. Economia în sectorul frontalier românesc (LG)

Resursele de muncă pot fi apreciate după volum şi structură. În lucrarea de faţă, volumul acestora a fost calculat pe baza datelor privind *ponderea populaţiei în vârstă de muncă* (în acest caz, populaţia între 15 şi 60 ani). Prin analiza efectuată la nivelul judeţelor aflate de-a lungul graniţelor României s-au constatat următoarele situaţii (Fig. 4-A):

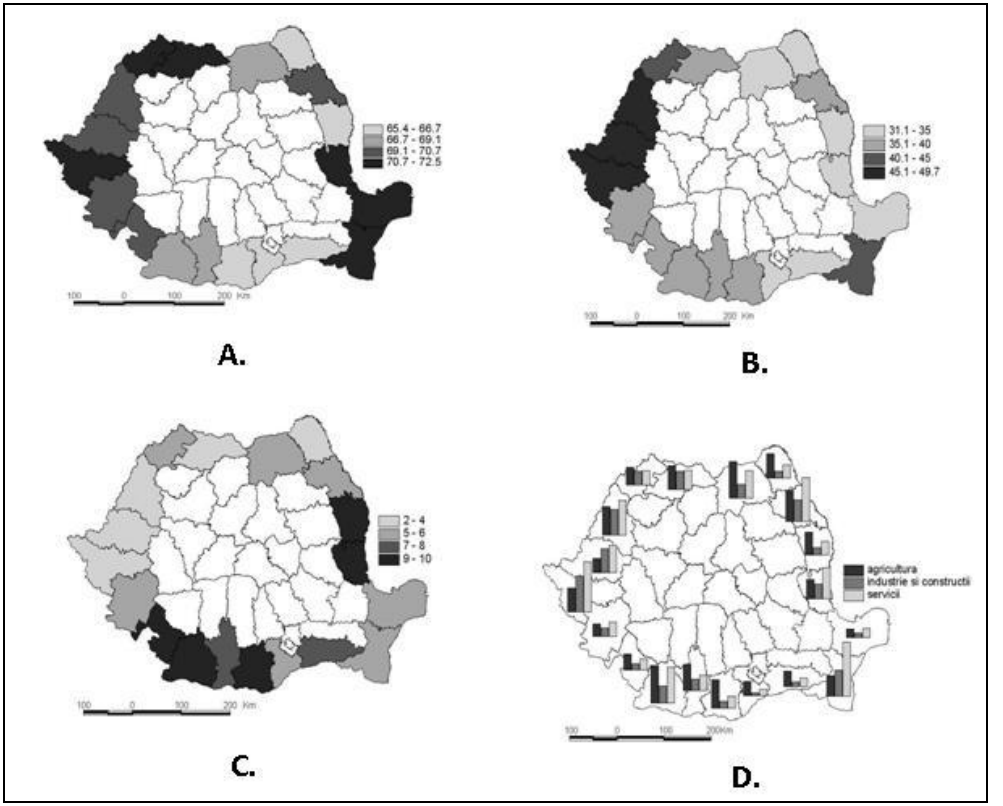


Figura 4. **Caracteristici ale forţei de muncă în spaţiul frontalier românesc**
A. Ponderea populaţiei în vârstă de muncă (%, 2012); B. Ponderea populaţiei ocupate (%, 2008); C. Rata şomajului (%, 2012); D. Structura populaţiei ocupate pe principalele ramuri de activitate (%, 2008).

- cel mai important volum de populaţie în vârstă de muncă se află de-a lungul graniţei vestice; în acest caz toate judeţele respective depăşesc media pe ţară

(70% populaţie în vârstă de muncă din populaţia totală); între acestea se disting judeţele Timiş (72,5%), Satu Mare (71,6%) şi Maramureş (70,9%);

- aceeaşi situaţie se remarcă de-a lungul graniţei de sud-est, unde judeţele Constanţa (72%), Galaţi şi Tulcea (71,4% fiecare) depăşesc, la rândul lor, media pe ţară;

- restul judeţelor aflate de-a lungul graniţelor româneşti au procente ale populaţiei în vârstă de muncă sub medie;

- valorile mari ale acestui element în judeţele amintite şi în mod special în cazul judeţelor Timiş, Constanţa şi Galați pot fi explicate prin marea capacitate de atracţie a forţei de muncă tinere din alte judeţe ale ţării, fapt ce deformează pozitiv valorile rezultate din evoluţia nefavorabilă a indicatorilor mişcării naturale; oraşele mari din aceste judeţe prin oferta mai bună de locuri de muncă rezultată din evoluţia lor economică pozitivă în raport cu alte localităţi aflate de-a lungul graniţelor constituie principali poli de atracţie (Ianoş, 2000).

Analiza volumului resurselor de muncă a fost completată şi prin analiza *populaţiei ocupate* în cadrul judeţelor respective. În acest caz s-au constatat următoarele (Fig. 4-B, Fig. 4-C):

- ponderea cea mai mare a populaţiei ocupate există tot în judeţele aflate pe graniţa de vest a ţării depăşind media pe ţară (40,6%); se remarcă în mod deosebit judeţele Timiş (49,7%) şi Bihor (46,4%), Arad (45,5%) şi Satu Mare (41,2%);

- restul spaţiului frontalier se caracterizează prin valori reduse ale populaţiei ocupate, detaşându-se în mod special judeţele de pe rama estică şi sud-estică: Vaslui şi Giurgiu (sub 32%), Botoşani şi Călăraşi (sub 33%); excepţie de la acest caz face judeţul Constanţa (42,9%);

- explicaţia valorilor mai ridicate determinate în judeţele respective este dată de existenţa pe teritoriul acestora a unui număr mai important de întreprinderi viabile din punct de vedere economic sau a întreprinderilor mari şi foarte mari, care sunt încă susţinute de către stat.

Structura resurselor de muncă rezultă din analiza structurii populaţiei ocupate pe principalele ramuri de activitate. În urma acesteia, s-a remarcat (Fig. 4-D):

- ponderea foarte ridicată ce revine *agriculturii* în cea mai mare parte a judeţelor luate în studiu, pondere ce depăşeşte în 16 dintre cele 19 cazuri, media pe ţară (28,7%); între judeţele cu astfel de ponderi se remarcă patru (Teleorman, Giurgiu, Botoşani şi Călăraşi) unde populaţia ocupată în agricultură depăşeşte chiar 50% şi cinci cu valori de peste 40%; se remarcă iar amplasarea acestora pe graniţele de est şi de sud ale ţării, mai exact în cele două regiuni ce prezintă complexe probleme economice;

- judeţele aflate sub media pe ţară: în acest caz sunt iar cele aflate de-a lungul frontierei vestice (Timiş şi Arad) şi în partea de sud-est a ţării (Constanţa);

- situaţia este explicată prin puternicul caracter de ruralitate specific spaţiului frontalier; este de aşteptat ca arealul luat în studiu, care face parte din spaţiul frontalier (50 km distanţă faţă de graniţă) să prezinte valori mult mai ridicate; judeţele cu un procentaj mai scăzut sunt cele ce excelează în domeniul industriei şi în cel al serviciilor;

- populaţia ocupată preponderent în *industrie*, peste media pe ţară (27,1%) sunt Arad, Timiş şi Satu Mare cu peste 30%, Maramureş, Bihor şi Constanţa;

aceste judeţe se remarcă prin existenţa pe teritoriul lor a unor întreprinderi foarte mari din domeniul industriei extractive;

- populaţia ocupată în *servicii* este prezentă mai ales în judeţele Constanţa (52,2%), Galaţi, Timiş şi Iaşi (peste 44,2% care este media pe ţară); se remarcă faptul că pe teritoriul acestora se află unele dintre principalele ”porţi” de ieşire şi intrare în ţară (porturile Constanţa şi Galaţi şi puncte de frontieră terestră Stamora-Moraviţa şi Rădăuţi-Prut) prin care se vehiculează importante cantităţi de mărfuri şi un mare număr de călători; la acestea se adaugă căile de comunicaţie de importanţă europeană care contribuie la dezvoltarea serviciilor în aceste spaţii;

- cele mai scăzute valori ale populaţiei ocupate în servicii se înregistrează în Teleorman (26,2%), Giurgiu (27,8%) şi Olt (29,6%), judeţe caracterizate printr-o profundă ruralitate.

O interesantă imagine a situaţiei resurselor de muncă în spaţiul studiat s-a obţinut prin analiza efectuată asupra *numărului de salariaţi şi a structurii acestora* la nivel de localitate. Astfel, s-a remarcat:

- prezenţa unui număr important de salariaţi în mod special în oraşele mari aflate de-a lungul graniţei de vest a României, dar şi pe graniţa de est; localităţile amplasate în apropierea graniţelor de nord, nord-est şi sud se remarcă prin existenţa unui număr mult mai mic de salariaţi deşi nici aceste spaţii nu sunt lipsite de oraşe importante; în mod excepţional iese în evidenţă în sens pozitiv graniţa de vest – nord-vest la polul opus plasându-se spaţiul frontalier dintre Baia Mare şi Iaşi, Iaşi şi Galaţi şi cel dintre Drobeta - Turnu Severin şi Turnu Măgurele;

- analiza structurii salariaţilor în acelaşi spaţiu nu aduce elemente deosebite studiului; salariaţii în *agricultură* sunt mult mai echilibrat repartizaţi pe toate localităţile spaţiului frontalier, concentraţi fiind însă mai ales în jurul oraşelor şi lipsind din spaţiile frontaliere predominant montane (nord şi sud-vest);

- salariaţii din *industrie* şi cei din domeniul *serviciilor* refac în mare parte imaginea obţinută în cadrul hărţii privind numărul total de salariaţi; această structură este determinată de caracteristicile mai mult sau mai puţin urbane sau rurale ale spaţiului analizat;

- structura salariaţilor din industrie scoate în evidenţă preponderenţa pe mai mult de 90% din spaţiul frontalier a celor din industria prelucrătoare; apar însă unele zone (nord şi sud-vest) caracterizate printr-un relief montan unde, datorită menţinerii în funcţiune a unor exploataţii petroliere (Felnac, Pecica, Abrămuţ, Borş, Schela), gazeifere (Independenţa) şi minereuri complexe (Borşa, Turţ, Sasca Montană etc.) predomină salariaţii din industria extractivă.

Capitolul 2. **AXELE DE CONVERGENŢĂ TRANSFRONTALIERĂ ŞI SISTEMUL DE EUROREGIUNI DE LA FRONTIERA DE EST A ROMÂNIEI**

2.1. Frontiera de est a României şi sistemul de euroregiuni de la frontiera de est a României (RS)

Amplul proces al integrării europene presupune, între altele, şi o reconciliere cu trecutul, chiar dacă aceasta înseamnă, în multe cazuri, asumarea unor răni adânci ale istoriei. Dar este şi mai dureros ca această asumare să se facă prin ignoranţă, prin necunoaşterea adevărului istoric, a circumstanţelor geopolitice şi geoistorice în care arbitrariul a putut deveni realitate ca urmare a unor dictate de forţă sau al speculării unor conjuncturi internaţionale de moment, neconforme cu realitatea şi cu dreptul internaţional, deopotrivă.

Printre aceste răni ale istoriei românilor se înscrie şi ceea ce am putea numi graniţa româno-română[22], graniţa de nord şi de est a României, ce a separat şi separă blocul etnic românesc în două state contribuind în acelaşi timp şi la configurarea unor importante minorităţi româneşti transfrontaliere în nordul Bucovinei şi în Maramureşul transcarpatic.

Din punct de vedere juridic, graniţele unui stat se stabilesc sau se modifică prin tratate, care devin legi interne prin ratificare[23]. Tratatul reprezintă „actul juridic care exprimă înţelegerea între două sau mai multe state sau alte subiecte de drept internaţional în scopul de a crea, a modifica sau a stinge drepturi şi obligaţii în raporturile dintre acestea”[24]. Dacă nu există un asemenea tratat, o graniţă nu poate fi modificată din punct de vedere juridic.

În acest sens, *Tratatul de Pace între Puterile Aliate şi Asociate cu România*, semnat la Paris, la 10 februarie 1947, prevedea în articolul I, aliniatul 2 că „graniţa sovieto-română este în conformitate cu *Acordul sovieto - român din 28 iunie 1940* şi cu *Acordul sovieto - cehoslovac din 29 iunie 1945*”. Această prevedere nu reglementează, ea însăşi, raporturile dintre cele două state, ci constituie în termeni juridici o „dispoziţie de trimitere” ce invocă reglementări anterioare, respectiv cele două acorduri menţionate.

Acordul sovieto - român din 28 iunie 1940 reprezintă de fapt răspunsul guvernului român la a doua notă ultimativă sovietică[25] prin care acesta declara că

---

[22] În lungime totală de 1 330,7 km[22] (681,3 km cu Republica Moldova şi 649,4 km cu Ucraina), aceasta deţine 42,26 % din lungimea totală a graniţelor de stat ale României.

[23] Ratificarea este un act intern, care se efectuează, de regulă, de parlamente şi presupune existenţa prealabilă a unei semnături a reprezentantului statului respectiv, dreptul de ratificare avându-l numai statele care au semnat tratatul.

[24] Popescu Dumitra, *et al.* (1994), p. 205.

[25] Iată conţinutul cele de-a doua note ultimative sovietice: „Guvernul URSS consideră răspunsul guvernului regal al României din 27 iunie ca imprecis, deoarece în răspuns nu se spune direct că el primeşte propunerea guvernului sovietic de a-i restitui neîntârziat Basarabia şi partea de nord a Bucovinei. Însă cum ministrul României la Moscova, domnul Davidescu, a explicat că răspunsul menţionat al guvernului regal al României înseamnă acceptarea propunerii guvernului sovietic, guvernul sovietic, primind această explicaţie a domnului Davidescu, propune: 1. În decurs de patru zile, începând de la orele 14,00 după ora Moscovei, la 28 iunie să se evacueze teritoriul Basarabiei şi Bucovinei de trupele româneşti; 2. Trupele sovietice, în acelaşi timp, să ocupe teritoriul Basarabiei şi partea de nord a Bucovinei; 3. În decursul zilei de 28 iunie trupele sovietice să ocupe următoarele puncte: Cernăuţi, Chişinău, Cetatea Albă; 4. Guvernul regal al României să ia asupra sa răspunderea în ceea ce priveşte păstrarea şi nedeteriorarea căilor ferate, parcurilor de locomotive şi vagoane, podurilor, depozitelor, aerodromurilor, întreprinderilor industriale, uzinelor electrice, telegrafului… Guvernul sovietic insistă ca guvernul regal al României să răspundă la propunerile sus-

„pentru a evita gravele urmări pe care le-ar avea recurgerea la forţă şi deschiderea ostilităţilor în această parte a Europei, se vede silit să primească condiţiile de evacuare specificate în răspunsul sovietic" (Sursa: istoria.md/articol/146/Pactul_ Ribbentrop_Molotov,_Nota_ultimativa).

Dar iată, pe scurt, împrejurările geopolitice şi geoistorice care au precedat această ultimă notă ultimativă.

Basarabia a fost ocupată de Rusia în urma Păcii de la Bucureşti din 16/28 mai 1812 şi a fost stăpânită de aceasta până în 1917, fapt ce a determinat puternice mutaţii în structura etnică a populaţiei. Astfel, ponderea românilor, ca element dominant autohton, a scăzut considerabil în favoarea alogenilor: ruşi şi evrei (Tab. 5).

Tabelul 5. **Evoluţia structurii etnice a Basarabiei între 1812 şi 1910**

Anul	Total	Români	%	Ruşi	%	Evrei	%	Sursa
1816	491 000	420 000	86	30 000	8	21 000	6	Recensământ
1835	535 000	406 000	75	?	?	42 000	8	Koeppen
1856	990 000	685 000	71	144 000	15	79 000	9	Zasciuk
1897	1 935 000	1 092 000	56	373 000	19	229 000	11	Durnovo
1910	2 440 000	1 366 000	56	461 000	19	286 000	12	Durnovo

Sursa: Popp, 1942.

Obţinerea independenţei României în urma Războiului ce a opus armatele româneşti şi ruseşti pe de o parte celor turceşti de cealaltă parte, s-a tradus şi prin redarea României a nordului Dobrogei şi, prin aceasta, a accesului la Marea Neagră. *Congresul de la Berlin* (1878)[26], consfinţea însă pierderea de către România în favoarea Rusiei a celor trei judeţe din sudul Basarabiei: Ismail, Chilia şi Bolgrad, care mai fuseseră smulse Moldovei în 1812, dar redate ulterior, în urma *Războiului Crimeii* (1856).

Tratatul încheiat în urma *Păcii de la Bucureşti* (1812) a fost însă denunţat de URSS prin *Tratatul de prietenie şi frăţie sovieto - turc* din 16 martie 1921, prin urmare acesta nu putea fi invocat ca act juridic. Pe de altă parte, la 2/15 noiembrie 1917, Comitetul Comisarilor Poporului din Rusia proclamase *Declaraţia drepturilor popoarelor din Rusia*, care recunoştea dreptul popoarelor la autodeterminare, până la independenţă. În baza acestei declaraţii, Ucraina s-a declarat republică sovietică la 11/24 decembrie 1917, iar fostul guvernământ al Basarabiei s-a proclamat Republica Democratică Moldovenească, la 15/28 decembrie 1917, pentru ca la 27 martie/10 aprilie 1918, Sfatul Ţării din Chişinău să-i proclame unirea cu România[27].

Unirea Basarabiei cu România, stipulată juridic în *Tratatul de Pace de la Paris* din 28 octombrie 1920, semnat de Marea Britanie, Franţa, Italia şi Japonia, nu a fost acceptată de ruşi. URSS nu a recunoscut niciodată drepturile României asupra teritoriilor locuite de românii dintre Prut şi Nistru şi, în pofida multor

---

menţionate nu mai târziu de 28 iunie, ora 12 (ora Moscovei) (Sursa: istoria.md/articol/146/Pactul_Ribbentrop_ Molotov_Nota_ultimativa).

[26] *Congresul de la Berlin*, finalizat prin *Tratatul de la Berlin*, a pus capăt Războiului ruso-turc din anii 1877-1878. Prin acest tratat a fost recunoscută de jure independenţa României, Serbiei şi Muntenegrului. Deşi se angaja să respecte toate prevederile Tratatului, Rusia a alipit teritorii care aparţinuseră României (judeţele Cahul, Ismail şi Bolgrad), astăzi parte integrantă a Ucrainei Sursa: ro.wikipedia.org/wiki/Tratatul_de_la_Berlin_(1878).

[27] „Republica Democratică Moldovenească, în hotarele ei dintre Prut, Nistru, Dunăre, Marea Neagră şi vechea graniţă cu Austria, ruptă de Rusia acum mai bine de o sută de ani din trupul vechii Modove, în puterea dreptului istoric şi a dreptului de neam, pe baza principiului ca noroadele sigure să-şi hotărască soarta lor – de azi înainte şi pentru totdeauna se uneşte cu mama sa, România".

contacte româno - sovietice, situaţia dintre cele două ţări a rămas conflictuală. Încă din februarie 1918, noua putere sovietică, prin Consiliul Comisarilor Poporului din Petrograd a hotărât să rupă relaţiile cu România în condiţiile în care unirea Basarabiei cu România era tot mai evidentă. Operaţiunile de instaurare a puterii sovietice în partea sudică a Basarabiei şi Tatarbunarului, desfăşurate în perioada 12-17 septembrie 1924, au dus la confruntări deschise între forţele infiltrate de sovietici şi armata română, soldate cu morţi şi răniţi. Ca urmare a infiltrării elementelor sovietice şi a eşuării tentativei de a include cu forţa Basarabia în sfera de influenţă a URSS, a fost formată, la 19 aprilie 1925[28], Republica Autonomă Sovietică Moldovenească, cu capitala la Balta, subordonată RSS Ucraina, care avea scopul de a menţine ideea existenţei unui teritoriu moldovenesc în limitele URSS.

Fragilitatea acestei formaţiuni statale a fost demonstrată prin însăşi evoluţia sa: în cei numai 15 ani de existenţă şi-a modificat atât suprafaţa (7 516 km^2 în 1925, 8 288 km^2 în 1926 şi 8 484 km^2 în 1934), cât şi capitala (de la Balta la Tiraspol în 1934). Sub raport etnic, aceasta era dominată de ucraineni, care asigurau o majoritate relativă. Românii deţineau circa o treime din totalul populaţiei înregistrând o diminuare constantă pe fondul creşterii majorităţii ucrainene (Tab. 6).

Tabelul 6. **Evoluţia structurii etnice a Republicii Autonome Sovietice Moldoveneşti**

	1920	**%**	**1926**	**%**
Români (Moldoveni)	174 266	31,9	172 419	30,2
Ucraineni	248 942	45,6	277 515	48,7
Alte naţionalităţi	122 390	22,5	120 049	21,1
Total	**545 598**	**100,0**	**569 983**	**100,1**

Sursa: Popp, 1942.

În calitate de membră a Societăţii Naţiunilor, România a depus ample eforturi pentru stingerea conflictului cu URSS. Problema unui tratat de neagresiune între URSS şi România a fost pusă, pentru prima dată, la Riga, în ianuarie 1932, sovieticii rămânând însă în continuare pe poziţii conservatoare şi afirmând că în tratat vor lipsi termeni precum *integritate*, *inviolabilitate* şi *suveranitate*. În mai 1934 Nicolae Titulescu, ministru de externe al României şi Maxim Litvinov, ministru de externe sovietic, au definitivat un acord privind reluarea relaţiilor reciproce. Poziţia URSS a rămas însă cea exprimată în 1932 la Riga, sovieticii nerecunoscând integritatea teritorială a României. La 14 iulie 1936 au fost puse, la Bucureşti, bazele unui tratat româno-sovietic, care însă nu a mai fost semnat, deoarece în urma îndepărtării din guvern a lui Nicolae Titulescu, la 29 august 1936, sovieticii au refuzat să mai continuie discuţiile, nefiind interesaţi să recunoască integritatea teritorială a unui stat cu un potenţial militar inferior.

Cele două note ultimative sovietice[29] sunt o consecinţă directă a *Tratatului secret de neagresiune germano-sovietic (Ribbentrop - Molotov)*, din 23 august 1939, prin care cele două puteri militare îşi împărţeau sferele de influenţă şi în care, la punctul trei, se prevedea ca Basarabia să intre în sfera de influenţă a URSS. În plus, prin nota trimisă de ministrul sovietic de externe Molotov ministrului

[28] Data întrunirii la Balta a primului congres panmoldovenesc pentru ratificarea constituţiei Republicii, considerată oficial data de naştere a Republicii.
[29] Notele ultimative din 26 iunie, respectiv din noaptea de 27/28 iunie 1940.

de externe german Ribbentrop, la 23 iunie 1940, acesta extindea pretenţiile URSS şi asupra Bucovinei, care, după sovietici, ar fi fost populată de ucraineni[30] (Tab. 7).

Tabelul 7. **Structura etnică a judeţelor româneşti trecute sub administraţia URSS***

Judeţul	Total	Români	Ruşi	Ucraineni	Polonezi	Germani	Bulgari	Găgăuzi	Evrei
Bălţi	386 721	270 942	46 569	29 288	3165	1623	66	8	31 695
Cahul	196 693	100 714	14 740	619	100	8 644	28 565	35 299	4 434
Cetatea Albă	341 176	62 949	58 922	70 095	252	55 598	71 227	7 876	11 390
Hotin	392 430	137 348	53 453	163 267	1 017	323	26	2	35 985
Ismail	225 509	72 020	66 987	10 655	270	983	43 375	15 591	6 306
Lăpuşna	419 621	326 455	29 770	2 732	1 662	2 823	712	37	50 013
Orhei	279 292	243 936	10 746	2 469	305	154	87	1	18 999
Soroca	316 368	232 720	25 736	26 039	850	417	69	13	29 191
Tighina	306 592	163 673	44 989	9 047	483	10 524	19 599	39 345	16 845
Cernăuţi	306 194	78 589	3 295	136 380	15 243	19 586	92	19	51 247
Storojineţ	169 894	57 595	1 582	77 382	7 985	8 990	8	-	15 322
TOTAL Basarabia Bucovina de Nord	3 340 490	1 746 941	356 789	527 973	31 332	109 665	163 826	98 191	271 427

* Restul până la numărul total o formează alte nationalităţi: unguri, cehi, slovaci, huţani, greci, albanezi, armeni, turci, tătari şi ţigani. Sursa: *Recensamântul general al populaţiei României din 29 decembrie 1930*, IX, Institutul Central de Statistică, Bucureşti.

Au rămas în afara ţării 11 judeţe (Bălţi, Cahul, Cernăuţi, Cetatea Albă, Hotin, Ismail, Lăpuşna, Orhei, Soroca, Storojineţ şi Tighina) la care se adăugau plasele Herţa (jud. Dorohoi) şi Ungheni (jud. Iaşi), România pierzând 2 454 localităţi (32 oraşe şi 2 422 sate) (Fig. 5).

Pretenţiile teritoriale ale URSS nu s-au limitat asupra Basarabiei şi Bucovinei de Nord, ulterior acestea îndreptându-se şi asupra Deltei Dunării, a cărei anexiune se urmărea.

În acest context geopolitic de presiune continuă asupra fruntariilor sale estice, România declară, alături de Germania, în noaptea de 22 iunie 1941, război Uniunii Sovietice. După lupte înverşunate sunt recucerite oraşele Cernăuţi, la 5 iulie şi Chişinău, la 16 iulie, iar la 25 iulie 1941, un comunicat de presă anunţa că „lupta pentru dezrobirea brazdei româneşti de la răsărit s-a terminat". Aceasta nu a însemnat însă finalizarea campaniei armatelor române la est de Prut, trupele române înaintând în continuare, alături de cele germane, pentru a consolida recucerirea Basarabiei şi pentru a elibera marele număr de români ce trăiau la est de Nistru. Este ocupată Odessa, la 16 octombrie 1941, fiind înfiinţat un gubernământ al Transnistriei sub administrare românească (19 august 1941 – 29 ianuarie 1944), ce cuprindea teritoriul dintre Bug şi Nistru.

[30] *** (1991), *Pactul Ribbentrop-Molotov şi consecinţele lui pentru Basarabia*, Edit.Universitas, Chişinău.

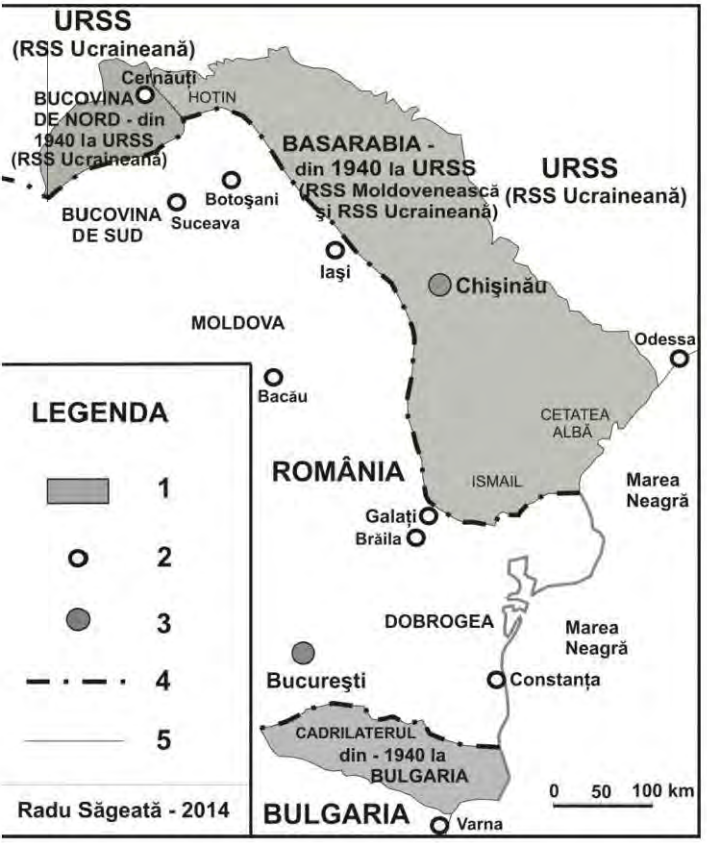


Figura 5. **Pierderile teritoriale ale României la frontiera de est în anul 1940.**
1. Teritorii româneşti incluse în alte state în anul 1940, 2. Nuclee de polarizare regională, 3. Capitale, 4. Frontiere actuale ale României, 5. Frontiere desfiinţate.

Fixarea graniţei de stat pe Prut a determinat ruperea legăturilor fireşti existente între sistemul de aşezări umane din Basarabia şi cel din Moldova rămasă în hotarele României. Datorită indicelui mare de hipertrofiere al Chişinăului în raport cu oraşul de rang II - Cetatea Albă (3,84), principalele perturbări s-au resimţit la nivelul superior al ierarhiei urbane, prin ruperea relaţiilor tradiţionale existente între Chişinău şi celelalte două oraşe mari, cu funcţii polarizatoare din spaţiul moldovenesc: Iaşi şi Galaţi. Totodată, sistemele de aşezări coordonate de acestea şi-au restrâns mult suprafeţele prin trecerea unor oraşe mici şi aşezări rurale (unele cu rol polarizator) situate în apropierea graniţei, în aria de atracţie (difuză) a Chişinăului.

Pierderea acestor teritorii a făcut ca linia de graniţă să separe teritorii compact sau majoritar româneşti, aşezări umane, familii şi destine, dezorganizând atât sistemul de transport, cât şi viaţa economico-socială în ansamblu.

La 22 august 1940 a fost proclamată RSS Moldovenească (care includea şi Transnistria) ca stat component al URSS. Printr-o hotărâre a lui I.V. Stalin, la 24 noiembrie 1940, judeţele basarabene din nord (Hotin) şi sud (Ismail şi Cetatea Albă) au fost despărţite de Basarabia istorică. Ele au fost incluse în R.S.S.

Ucraineană, alături de cele din Bucovina de Nord (Cernăuţi şi Storojineţ)[31], cele din sud la Regiunea Odessa[32].

Pe de altă parte, centrul şi sudul Basarabiei a fost unit, cu scopul de a i se diminua ponderea populatiei româneşti, cu o fâşie de teritoriu din stânga Nistrului, formând RSS Moldovenească, organizată, după modelul sovietic, în raioane.

La aceasta s-au adăugat deportările şi colonizările care au contribuit substanţial la schimbarea structurii etnice, mai ales în mediul urban (Tab. 8).

Tabelul 8. **Evoluţia structurii etnice în teritoriile trecute sub administraţia URSS (1940).**

Teritoriul	Anul de referinţă	Structura populaţiei							
		Români	Ruşi, ruteni, ucraineni	Evrei	Bulgari, găgăuzi	Germani	Unguri	Alţii	**Total**
Basarabia şi nordul Bucovinei	1930	1 787 364 52,3%	899 667 26,3%	275 419 8,1%	163 828 4,8%	111 342 3,3%	1 506	170 543 5,2%	3 409 669 100,0%
Republica Moldova	1959	1 886 566 65,4%	713 750 24,8%	95 107 3,3%	157 508 5,4%	?	-	31 546 1,1%	2 884 477 100,0%
Republica Moldova	1989	2 794 700 64,5%	1 155 500 26,6%	65 800 1,5%	241 700 5,5%	7 200 0,2%	-	70 500 1,7%	4 335 400 100,0%
Regiunea Cernăuţi	1944	184 836 19,7%	729 161 77,5%	16 469 1,8%	-	-	-	10 344 1,0%	940 810 100,0%

Sursa: *Spaţiul istoric şi etnic românesc*, III, *Spaţiul etnic românesc*, 1993, p. 86.

În Regiunea Odessa erau, la recensământul din 2001, 124 475 români (inclusiv moldoveni), iar în Transcarpatia (nordul Maramureşului istoric) locuiau, după datele aceluiaşi recensământ, 32 152 români, numărul total al acestora fiind în Ucraina de 409 608 (150 989 români şi 258 619 „moldoveni").

Aşa-zisul „acord" sovieto-român din 28 iunie 1940 este menţionat în Tratatul de Pace de la Paris alături de acordul sovieto-cehoslovac din 29 iunie 1945, ca şi cum acestea ar fi fost echivalente. Acesta poartă denumirea de *Tratatul între URSS şi Republica Cehoslovacă cu privire la Ucraina Subcarpatică* şi a fost încheiat la Moscova şi semnat de V. M. Molotov, pentru URSS şi Zdenek Firlingen şi Vladimir Klementis, prim-ministrul şi respectiv ministrul de externe, pentru Cehoslovacia. Este un tratat negociat, semnat şi ratificat, prin care se prevedea expres cedarea unui teritoriu, în urma căruia Cehoslovacia înceta să mai fie vecină cu România. În consecinţă, dispoziţia de trimitere la care a recurs guvernul sovietic nu are niciun efect, aceasta referindu-se la un acord inexistent. URSS a fost nevoită să recurgă la această dispoziţie de trimitere, deoarece aderase, la 24 decembrie 1941, la Carta Atlanticului, care interzicea anexarea de teritorii ca urmare a Războiului.

Ucraina, spre deosebire de URSS[33], a recunoscut unirea Basarabiei cu România stabilind relaţii diplomatice cu ţara noastră. În plus, graniţa dintre cele două state a fost recunoscută oficial de prim-ministrul Ucrainei[34] la Bucureşti, Georges Grassenco, care declara, în ianuarie 1919: „Ucraina democrată, după principiile lui Wilson, nu pretinde acele teritorii care doresc să rămână în graniţele

[31] Cernăuţi, Chelmenţi, Chiţimani, Herţa, Hliboca, Hotin, Noua Suliţă, Putila, Secureni, Storojineţ, Vişniţa şi Zastavna.
[32] Regiunea Odessa include sudul Basarabiei (cea mai mare parte a judeţelor Ismail şi Cetatea Albă şi părţi din judeţele Cahul şi Tighina).
[33] In 1919, Ucraina nu aderase la URSS.
[34] Republica Populară Ucraineană, precursoarea actualului stat ucrainean şi-a proclamat independenţa la 25 ianuarie 1918, în urma Revoluţiei Bolşevice şi a fost inclusă în URSS, ca membru fondator, la 30 decembrie 1922.

României Mari”[35]. Ucraina a aderat la URSS, cu graniţa apuseană pe Nistru, la 30 decembrie 1922, pentru ca după aproape 69 de ani, la 1 decembrie 1991, să se declare din nou independentă, în urma unui referendum. Cu acest prilej, parlamentul ucrainean a denunţat acordul de asociere de la 30 decembrie 1922. În consecinţă, Ucraina de astăzi nu este succesoare a RSS Ucrainene, ci a fostei Republici Ucrainene de dinainte de aderarea ei la URSS, care recunoscuse graniţele României Mari !

La sfârşitul celui de-al Doilea Război Mondial, prin *Tratatul de Pace de la Paris* se stabilea graniţa dintre România şi URSS la nord de Insula Şerpilor, care constituia parte integrantă a României.

Începând cu anul 1948, URSS a început să facă demersuri pentru modificarea graniţei în zona Mării Negre. Evenimentele au avut loc într-un ritm extrem de rapid, ceea ce a exclus practic posibilitatea unor negocieri serioase. Astfel, la 4 februarie 1948 este semnat un protocol[36] între V. M. Molotov, ministru de externe al afacerilor externe al URSS şi Petru Groza, preşedintele guvernului român, prin care graniţa de stat dintre cele după ţări se modifica în zona Mării Negre, prin trecerea Insulei Şerpilor la URSS, aceasta în schimb „asigurând frontiera maritimă românească”. Insula a fost predată pe baza unui *proces-verbal*, semnat la 23 mai 1948, din partea guvernului român de secretarul general al Ministrului Afacerilor Externe, Eduard Mezincescu, iar din partea URSS, Nicolae Pavlovici Sutov, prim-secretar la Ambasada URSS. La 25 noiembrie 1949, printr-un alt proces-verbal s-a stabilit graniţa româno-sovietică pe Canalul Musura - Musuna, aflat la vest de Braţul Chilia. România pierdea astfel nu numai cele 17 ha de teren ale Insulei Şerpilor (rebotezată ulterior Insula Zmeinâi), ci şi 12 mile marine ape teritoriale în jurul acesteia, URSS emiţând pretenţii şi asupra zonei economice exclusive[37], care se apropie mult de zona platformelor de foraj româneşti.

Tratatele româno-ucrainean şi româno-rus din 2003, negociate sub presiunea aderării României la UE, recunosc actuala graniţă stabilită în urma Pactului Ribbentrop-Molotov, eventualele divergenţe urmând să fie soluţionate ulterior prin mijloace paşnice, conform normelor de drept internaţional. Şi acestea nu au întârziat să apară: tensiunile provocate de militarizarea Insulei Şerpilor şi delimitarea platoului continental sau cele datorate construcţiei Canalului Bâstroe în Delta secundară a Dunării… Pe de altă parte, celelalte consecinţe ale acestui dictat au fost înlăturate prin separarea statelor baltice de URSS şi independenţa acestora în 1991, fapt recunoscut de statele occidentale care au şi votat includerea acestora atât în NATO cât şi în Uniunea Europeană.

---

[35] Conform ziarului „Universul” din 15/29 ianuarie 1919, p. 1. În plus, cu prilejul prezentării scrisorilor de acreditare în România, ambasadorul Ucrainei îl asigura pe regele Ferdinad I, la 26 iulie 1919, că guvernul Ucrainei „nu doreşte să pună sub nici o formă în discuţie chestiunea graniţei actuale între cele două state, considerând Nistrul drept graniţa definitivă între ele şi dorind să restabilească de-a lungul acestor vechi frontiere cele mai bune relaţii de vecinătate” (Stamate Gr., 1997, *op. cit*, p. 57).

[36] Protocol referitor la precizarea parcursului liniei frontierei de stat între România şi URSS.

[37] Potrivit *Convenţiei ONU asupra dreptului mării* din 1982, *zona economică exclusivă* se întinde spre largul mării pe o distanţă de 200 mile marine de la liniile de bază de la care se măsoară lăţimea mării teritoriale. Natura sa juridică se defineşte prin drepturile suverane, exclusive ale statului riveran de explorare, exploatare, cercetare ştiinţifică şi conservare a resurselor naturale biologice şi nebiologice, precum şi de protecţia mediului marin. Zona economică nu face parte din teritoriul statului riveran. Este însă supusă jurisdicţiei acestuia şi drepturilor sale suverane şi economice însă reprezintă în acelaşi timp şi aspecte de mare liberă ce constau în libertate de navigaţie, de survol şi de aşezare a cablurilor submarine (Popescu, et al., 1994, p. 195).

2.2. Omogenitatea elementului etnic (RS)

De peste şapte decenii, Prutul se constituie într-o veritabilă axă de discontinuitate, consecinţă a arbitrariului deciziilor politice ce i-au atribuit funcţia de graniţă. O graniţă relativ greu permeabilă, mai ales în anii ’50 - ’60 ai secolului trecut, ce a determinat ruperea relaţiilor fireşti existente între sistemul de aşezări umane din Basarabia şi cel din restul Moldovei rămase între fruntariile României. Iaşi şi Galaţi au devenit oraşe de graniţă; caracterul închis al frontierei a determinat restrângerea considerabilă a zonelor de influenţă a celor două oraşe şi redimensionarea sistemelor de aşezări polarizate de acestea. Pe de altă parte, datorită indicelui mare de hipertrofiere a Chişinăului (108 483 loc. – 1930) în raport de oraşul situat pe locul al doilea în Basarabia istorică[38] (Cetatea Albă, 28 258 loc. - 1930), principalele perturbări funcţionale s-au resimţit la nivelul superior al sistemului urban, prin ruperea relaţiilor tradiţionale existente între Chişinău şi celelalte două oraşe mari, cu funcţii de polarizare macroteritorială a spaţiului moldovenesc: Iaşi şi Galaţi. Aceste disfuncţionalităţi au fost amplificate tot ca urmare a deciziilor politice: hotărârea lui I.V. Stalin de la 24 noiembrie 1940 ca judeţele Hotin, Ismail şi Cetatea Albă să fie despărţite de cele din Basarabia istorică şi incluse, alături de cele din Bucovina de Nord (Cernăuţi, Storojineţ şi partea de nord a judeţului Rădăuţi) în regiunile ucrainene Odessa şi Cernăuţi.

Pe de altă parte, pierderea jumătăţii nordice a Bucovinei a determinat dezorganizarea sistemului său de aşezări umane. De la o suprafaţă totală de 10 442 km^2 a Marelui Ducat al Bucovinei, integrat României la 28 noiembrie 1918, Bucovina românească a ajuns, după cea de-a doua notă ultimativă sovietică din 28 iunie 1940, la doar 5 200 km^2 (Rus, 1997), iar din cele 11 judeţe[39], reduse ulterior, în 1926, la doar 5 (Câmpulung, Cernăuţi, Rădăuţi, Storojineţ şi Suceava), au rămas în hotarele României doar judeţele Câmpulung, Suceava şi partea sudică a judeţului Rădăuţi. Cernăuţi, nucleul polarizator al întregului ansamblu macroteritorial a rămas în afara graniţelor ţării, iar sistemul urban bucovinean a fost fragmentat în două părţi distincte: una ucraineană, centrată în continuare pe Cernăuţi, a cărei zonă de influenţă a fost mult diminuată şi alta românească, caracterizată la rândul său printr-o mare fragmentare, deoarece oraşele Suceava, Rădăuţi şi Câmpulung Moldovenesc se aflau la acea dată în competiţie, având un potenţial demografic şi economico-social relativ similar. Prin desfiinţarea şi includerea acestora, în 1950, în structuri administrative de nivel regional, ce includeau şi suprafaţe întinse din teritoriul Moldovei, nu numai că specificul identitar al Bucovinei a fost mult diminuat, dar s-au produs schimbări profunde şi la nivelul relaţiilor funcţionale dintre aşezările umane, accentuându-se rolul coordonator al oraşului Suceava, în vreme ce Rădăuţi, Câmpulungul şi Fălticenii s-au stabilizat pe un nivel ierarhic subordonat.

La nivel microteritorial, fluxurile umane şi materiale, stabilite în mod spontan între comunităţile locale situate de o parte şi de alta a Prutului, s-au diminuat considerabil, fiind canalizate pe câteva direcţii prioritare: Iaşi - Ungheni şi Vicşani pentru cele feroviare, respectiv Siret - Porubne şi Albiţa - Leuşeni pentru cele rutiere.

---

[38] Datele se referă la recensământul din 29 decembrie 1930.

[39] Câmpulung, Cernăuţi, Coţmani, Gura Humorului, Rădăuţi, Siret, Storojineţ, Suceava, Văşcăuţi, Vijniţa şi Zastavna.

Deschiderea politică de la începutul anilor 1990 a fost imediat urmată şi de o deschidere a relaţiilor interumane. Înscrise la început acţiunilor de „restitutio in integrum", „podurile de flori" dintre românii de o parte şi de alta Prutului au reunit familii şi destine frânte în iunie 1940, găsind un amplu ecou favorabil atât la nivelul clasei politice din România postrevoluţionară, cât şi a celei din tânărul stat moldovean. Au fost deschise noi puncte de vamă, generate de potenţialul de favorabilitate al aşezărilor dublete, au fost intensificate cursele rutiere regulate şi schimburile de mărfuri şi persoane, punându-se bazele primelor acţiuni de constituire a unor euroregiuni. Dificultăţile economice, războiul din Transnistria, tendinţele secesioniste ale populaţiei găgăuze ca şi teama unei părţi a populaţiei rusofone de o eventuală unire cu România au frânat treptat acest elan de moment. Creşterea criminalităţii organizate, a migraţiilor ilegale pe fondul lipsei unor infrastructuri adecvate de control vamal au impus măsuri de securizare a traficului transfrontalier, măsuri amplificate după 1995, odată cu depunerea candidaturii de aderare a României la Uniunea Europeană. În aceste condiţii, zona transfrontalieră dintre România şi Republica Moldova aferentă bazinului hidrografic al Prutului a suferit mutaţii semnificative.

Pe întreaga porţiune cât străbate teritoriul românesc (716 km dintr-un total de 953 km), Prutul este un râu de graniţă. Izvorăşte din Carpaţii Păduroşi (Ucraina) şi intră pe teritoriul României în aval de Noua Suliţă, cam în dreptul localităţii botoşănene Oroftiana. Formează graniţa româno-ucraineană pe o lungime de aproximativ 36 km, trecând printr-un areal cu o pronunţată omogenitate a elementului etnic românesc atât pe malul său drept, cât şi pe cel stâng. Acest fapt este argumentat atât prin antecedentele istorice, cât şi prin datele recensământului ucrainean din 2001, sau prin mărturii toponimice care s-au păstrat nealterate până în prezent, în pofida vicisitudinilor istoriei. Ţinutul Herţa, vechi pământ românesc intrat în componenţa URSS la 29 iunie 1940, ca urmare a celei de-a doua note ultimative sovietice din noaptea de 27/28 iunie 1940, nu a fost menţionat nici în tratatul Ribbentrop - Molotov şi nici în ultimatumul sovietic din 1940 (Lupan, citat de Stamate, 1997, p. 88). Herţa, din a doua jumătate a secolului al XVIII-lea, a devenit reşedinţă de ţinut administrativ în Moldova, iar Ţinutul Herţei, cu o suprafaţă de 304 km^2, s-a unit, în 1834, cu Ţinutul Dorohoi. Astăzi, raionul Herţa, restabilit ca atare în structura administrativă a regiunii Cernăuţi, în 1992, reprezintă un areal etnic compact românesc, având în componenţa sa doar un singur sătuleţ de ucraineni: Mamorniţa ucraineană (Popescu, 2004). La recensământul sovietic din 1989, raionul Herţa avea o populaţie totală de 29 611 locuitori; populaţia românească constituia 27 517 persoane, respectiv 92,93% din total. Dintre aceştia, 23 539 se declarau români şi 3 978 moldoveni, ultimii fiind din satele Ostriţa, Ţureni şi Marmoniţa românească din fostul raion rural Cernăuţi, format imediat după Război, unde românii erau arbitrar trecuţi în paşaport ca „moldoveni"[40]. După 12 ani, compactitatea elementului etnic s-a păstrat nealterată, recensământul din 2001 consemnând o populaţie totală 32 316 locuitori, dintre care 29 554 români (91,5%) şi 756 moldoveni (2,34%), foarte mulţi moldoveni declarându-se români. De altfel, populaţia neromânească era alcătuită mai ales din grăniceri şi familiile acestora, precum şi de o parte din specialiştii şi funcţionarii sosiţi aici prin repartizare. Aşezări umane precum Mogoşeşti, Godineşti sau Molniţa din raionul

[40] Idem.

Herţa sau Mămăliga din raionul Noua Suliţă au denumiri ce atestă fără echivoc continuitatea elementului etnic românesc. În sectorul românesc, zona transfrontalieră româno - ucraineană riverană Prutului este alcătuită din trei comune şi un oraş: Suharău, Hudeşti, Conceşti, respectiv oraşul Darabani.

Zona transfrontalieră cuprinsă între România şi Republica Moldova se caracterizează prin aceeaşi continuitate a elementului etnic românesc, care variază între 90% şi 100% din totalul populaţiei. Extremitatea nordică a acesteia este dată de satele *Cuzlău* (România), respectiv *Criva* (Rep. Moldova), iar cea sudică de *Galaţi*, respectiv *Giurgiuleşti*, singurul port al Republicii Moldova la Dunăre. Administrativ, alătură 11 raioane din stânga Prutului (Briceni, Edineţ, Râşcani, Glodeni, Făleşti, Ungheni, Nisporeni, Hânceşti, Leova, Cantemir şi Cahul) şi 4 judeţe din dreapta acestuia (Botoşani, Iaşi, Vaslui şi Galaţi). Conexiunile transfrontaliere se realizează în prezent prin 9 puncte de trecere a frontierei, amplasate pe baza sistemului de aşezări dublete (Tab. 9).

Tabelul 9. **Punctele de trecere a frontierei dintre România şi Republica Moldova în sectorul Prutului**

Nr	Localităţile de legătură	Unităţile administrative [NUTS III]	Regimul de trecere	Caracteristici
1	Stânca - Costeşti	Botoşani - Bălţi	- Internaţional - Mic trafic	- rutier (călători, marfă) - drum
2	Sculeni - Sculeni	Iaşi - Ungheni	- Internaţional	- rutier (călători, marfă)
3	Cristeşti – Jijia - Ungheni	Iaşi - Ungheni	- Internaţional	- feroviar (călători, marfă)
4	Iaşi	Iaşi	- Internaţional	- aeroportuar
5	Albiţa - Leuşeni	Vaslui - Lăpuşna	- Internaţional	- rutier (călători, marfă)
6	Fălciu - Cantemir	Vaslui - Cahul	- Internaţional	- feroviar (marfă)
7	Oancea - Cahul	Galaţi - Cahul	- Internaţional	- rutier (călători, marfă)
8	Galaţi	Galaţi	- Internaţional - Intern	- port fluvial - zonă liberă
9	Galaţi – Giurgiuleşti – Reni, Galaţi port	Galaţi - Cahul	- Internaţional - Internaţional - Internaţional	- rutier (călători, marfă) - portuar fluvial - feroviar (marfă)

Sursa: Ilieş, 2003, p. 67.

2.3. Sistemul de aşezări dublete şi euroregiunile de cooperare transfrontalieră (RS)

Separarea datorată axei hidrografice, asociată cu presiunea antropică mare şi cu existenţa unor vaduri de trecere de o parte şi de alta a Prutului, a favorizat apariţia unui sistem de aşezări dublete[41] bine conturat, dar care în ultimele cinci decenii a fost anihilat prin caracterul închis al graniţei din perioada comunistă. Acest lucru este evidenţiat şi de satele ce formează dublete toponimice de o parte şi de alta a Prutului: Sculeni - Sculeni, Medeleni - Medeleni, Grozeşti - Grozeşti, Răducani - Tochil Răducan, Pogoneşti - Pogoneşti etc. (Fig. 6).

[41] De-a lungul graniţei dintre România şi Republica Moldova, s-a conturat următorul sistem de aşezări dublete: Rădăuţi Prut – Lipcani, Krasnaleuca-Teţcani, Horia-Grimeşti, Mitoc – Viişoara, Liveni – Bădragii Noi Şerpeniţa – Bădragii Vechi, Stânca-Costeşti, Ştefăneşti – Braniştea, Berza – Bisericani, Vladomira – Hereşti, Şendreni – Miclăuşani, Sculeni – Sculeni, Medeleni – Blândeşti, Iaşi - Ungheni, Grozeşti – Grozeşti, Albiţa – Leuşeni, Săratu – Răzeşi, Răducani – Tochil Răducan, Bumbăta – Leova, Rânzeşti – Ţiganca, Cârja – Goteşti, Vădeni – Cocora, Oancea – Cahul, Vlădeşti – Crihana, Brăneşti – Manta, Măstăcani – Vadu lui Isac, Stoicani – Colibaşi, Tămăoani – Brânza, Frumuşiţa – Văleni, Tuluceşti – Slobozia Mare, Galaţi – Giurgiuleşti.

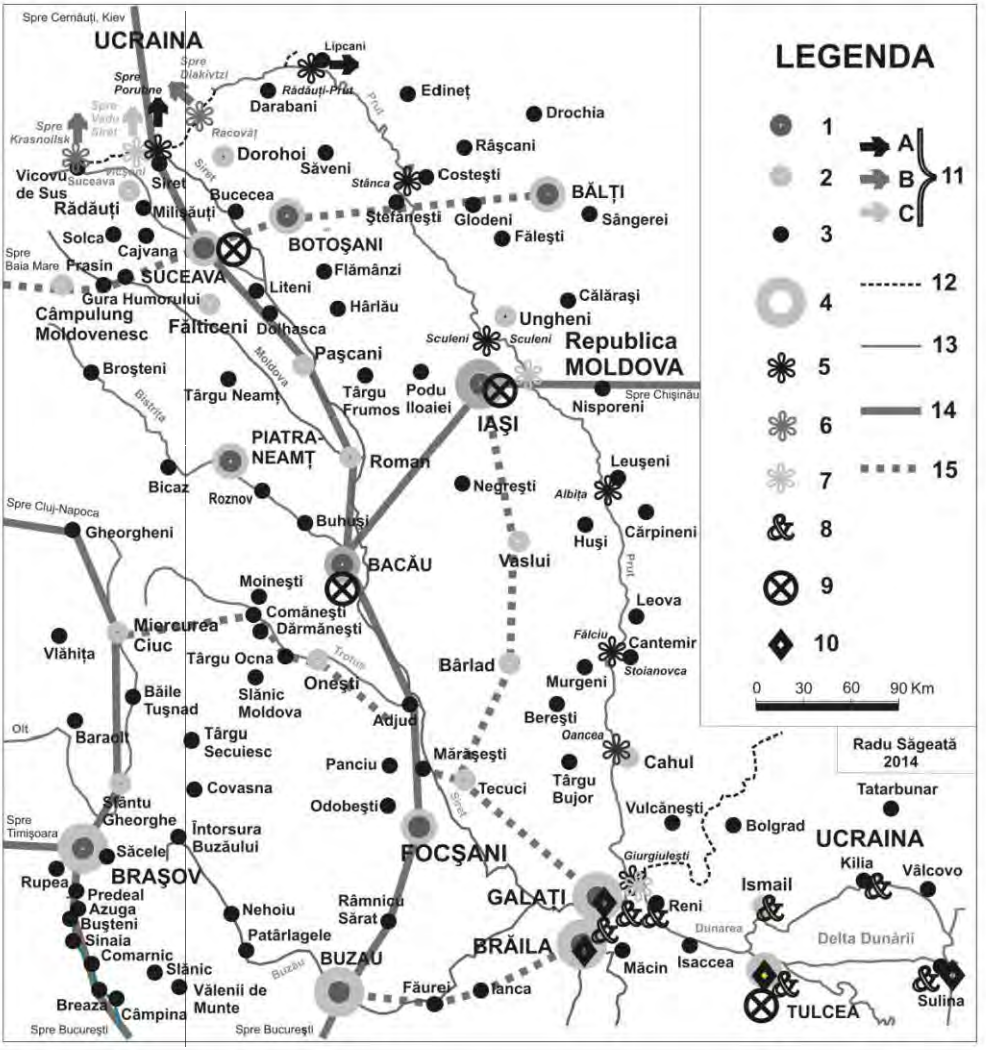


Figura 6. **Aşezările dublete şi axele de dezvoltare transfrontalieră de-a lungul frontierei dintre România şi Republica Moldova.**

1. Nuclee de polarizare regională, 2. Nuclee de polarizare locală, 3. Oraşe, 4. Areale de dezvoltare periurbană, 5. Puncte de vamă rutiere pentru trafic internaţional, 6.Puncte de vamă rutiere pentru mic trafic vamal, 7. Puncte de vamă feroviare pentru trafic internaţional, 8. Porturi fluviale, 9. Aeroporturi, 10. Zone libere, 11. Conexiuni: A. Trafic rutier internaţional, B. Mic trafic rutier, C. Trafic feroviar internaţional, 12. Frontieră terestră, 13. Artere fluviale / ţărmuri, 14. Axe principale de dezvoltare, 15. Axe de dezvoltare locală.

Aşezările dublete funcţionează în timp ca embrioni de constituire a euroregiunilor, prin extinderea micului trafic de frontieră la nivel macroteritorial, pe baza relaţiilor existente în cadrul sistemelor de aşezări din unităţile administrativ-teritoriale limitrofe (Fig. 7).

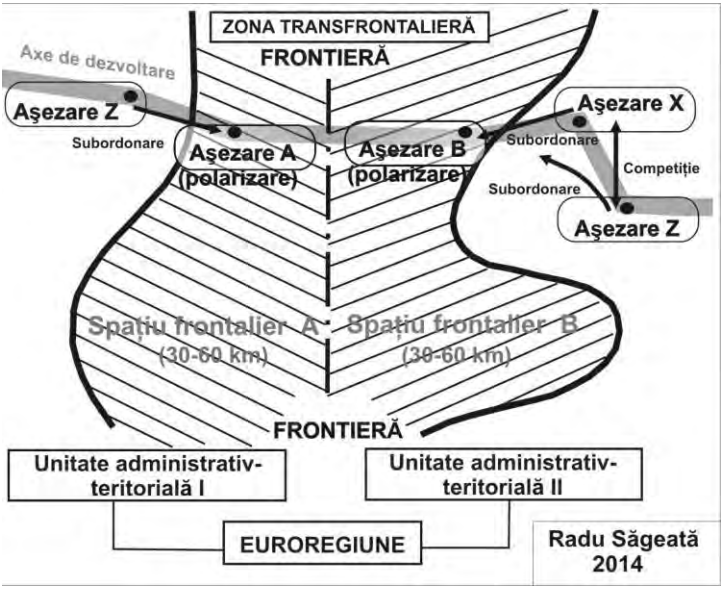


Figura 7. **Rolul aşezărilor dublete în structurarea euroregiunilor de cooperare transfrontalieră.**

Pe baza sistemului de aşezări dublete riverane Prutului, începând cu anul 1997 au fost instituţionalizate la frontiera estică a României, trei euroregiuni: *Dunărea de Jos*, *Prutul Superior* şi *Siret - Prut - Nistru* (Tab. 10).

Tabelul 10. **Sistemul de euroregiuni de la frontiera de est a României**

Denumirea euroregiunii / Anul înfiinţării / Suprafaţa	**Ţările co-participante**	**Unităţile administrativ-teritoriale incluse [RO – judeţe, MD – raioane, UK - regiuni]**	**Nucleele urbane cu funcţie polarizantă [oraşe]**
Dunărea de Jos 1997 - 1998 53 496 km^2	România	Galaţi, Brăila, Tulcea	Galaţi, Brăila, Tulcea
	Rep. Moldova	Cantemir, Cahul	Cantemir, Cahul
	Ucraina	Odessa	Odessa
Prutul Superior 2000 42 809 km^2	România	Botoşani, Suceava	Botoşani, Suceava
	Rep. Moldova	Briceni, Edineţ, Făleşti, Glodeni, Ocniţa, Râşcani	Briceni, Edineţ, Făleşti, Glodeni, Ocniţa, Râşcani
	Ucraina	Cernăuţi, Ivano-Frankivsk	Cernăuţi, Ivano-Frankivsk
Siret - Prut - Nistru 2002 31 434 km^2	România	Iaşi, Neamţ, Vaslui	Iaşi, Piatra Neamţ, Vaslui, Bârlad
	Rep. Moldova	Anenii Noi, Basarabeasca, Călăraşi, Cimişlia, Criuleni, Dubăsari, Floreşti, Hânceşti, Ialoveni, Leova, Nisporeni, Orhei, Rezina, Soroca, Străşeni, Şoldăneşti, Teleneşti, Ungheni şi Municipiul Chişinău	Chişinău, Dubăsari, Floreşti, Hânceşti, Orhei, Soroca, Ungheni

Constituite pe teritoriul a două, respectiv trei state, aceste euroregiuni sunt formate pe frontiera externă a Uniunii Europene, incluzând pe de o parte spaţiul românesc cu statut de membru UE, iar pe de altă parte spaţiul Republicii Moldova şi cel al Ucrainei, state care au făcut parte din fosta URSS, situate la limita răsăriteană a Uniunii Europene din 2007. În acest context, se poate afirma că sectorul de frontieră aferent Prutului beneficiază de un grad sporit de securizare,

funcţionând ca un „filtru” pentru fluxurile umane şi materiale orientate spre Uniunea Europeană.

Coeziunea euroregiunilor se bazează în primul rând pe elementul etnic, reunind teritorii cu populaţie compact sau majoritar românească, intrate în componenţa URSS în urma celei de-a doua note ultimative sovietice din 28 iunie 1940, consecinţă directă a tratatului secret de neagresiune germano-sovietic (Ribbentrop - Molotov). La aceasta se adaugă intensa locuire pe ambele maluri ale Prutului, aşezările dublete funcţionând ca relee de interconectare a celor două sisteme de aşezări, cristalizate pe un fundament istoric comun.

Însă, dacă unitatea etnică şi densitatea locuirii constituie principalele elemente de liant al teritoriilor din stânga şi din dreapta Prutului ce alcătuiesc cele trei euroregiuni, integrarea României în structurile de cooperare europeană şi euroatlantică au impus necesitatea securizării graniţei sale estice şi controlul fluxurilor migratorii pe această relaţie. Prutul se conturează astfel pe de o parte ca o axă de *integrare*, dată de continuitatea elementului etnic şi lingvistic la care se adaugă densitatea şi continuitatea locuirii pe ambele sale maluri, iar pe de altă parte ca una de *fragmentare*, indusă de caracterul de frontieră, relativ stabilă, a NATO şi Uniunii Europene, fapt ce impune un cadru specific cooperării transfrontaliere. La aceasta se adaugă linia politică dură, antiromânească, promovată de unele formaţiuni politice de la Chişinău, ce accentuează segregarea de o parte şi de alta a Prutului.

Pe ansamblul sectorului transfrontalier dintre România şi Republica Moldova pot fi consemnate în total 178 de aşezări umane riverane Prutului, dintre care 99 pe malul drept şi 79 pe cel stâng. Dintre acestea, doar 8 sunt oraşe (3 cu statut de municipiu), „urbanizarea”[42] fiind însă mai pronunţată pe malul stâng (6 oraşe, dintre care două municipii), faţă de doar 2 pe cel drept (Tab. 11).

Tabelul 11. **Aşezările umane riverane Prutului în zona transfrontalieră dintre România şi Republica Moldova**

Statul	**Unitatea adm.** RO – judeţe MD - raioane	**Unităţile administrative** **[sate/sate reşedinţă de comună/oraşe/oraşe cu statut de municipiu]**
România	Botoşani	Cuzlău, Slobozia, Horodiştea, Rediu, Rădăuţi-Prut*, Miorcani, Cotu Miculinţi, Crasnaleuca, Horia, Mitoc*, Liveni, Şerpeniţa, Iorga, Manoleasa-Prut, Manoleasa*, Sadoveni, Bold, Ripiceni*, Cinghiniia, Stânca, Ştefăneşti**, Bădiuţi, Bobuleşti, Românești*, Dămideni, Ilişeni, Berza, Greaca, Santa Mare*, Bădărăi.
	Iaşi	Tabăra, Buruieneşti, Bivolari*, Soloneţ, Zapolodeni, Trifeşti*, Lunca Prutului, Vladomira, Şendreni, Frăsuleni, Sculeni*, Medeleni, Petreşti, Bran, Bosia*, Ungheni*, Ţuţora*, Oprişeni, Moreni, Prisăcani*, Măcăreşti, Colţu Cornii, Sălăgeni, Grozeşti*, Gorban*, Podu Hagiului.
	Vaslui	Ghermăneşti*, Drânceni, Albiţa, Rişeşti, Chersăcosu, Pogăneşti, Gura Văii, Săratu, Stănileşti*, Lunca Banului*, Oţetoaia, Răducani, Broscoşeşti, Focşa, Condrea, Lunca Veche, Bumbăta, Vetrişoaia*, Berezeni*, Satu Nou, Bozia, Fălciu*, Bogdăneşti, Rânzeşti, Cârja.
	Galaţi	Vădeni, Rogojeni, Oancea*, Slobozia Oancea, Vlădeşti*, Brăneşti, Măstăcani*, Folteşti*, Stoicani, Tămăoani, Frumuşiţa*, Ijdileni, Şiviţa, Tătarca, Tuluceşti*, Vânători*, Satu Costi, Galaţi***.
	Briceni	Criva*, Drepcăuţi*, Lipcani**, Şirăuţi*, Slobozia-Şirăuţi*, Pererita*, Teţcani*, Bezeda, Bogdăneşti*, Grimeşti.
	Edineţ	Lopatnic*, Viişoara*, Bădragii Noi*, Bădragii Vechi*, Corpaci*, Cuconeştii Noi*, Cuconeştii Vechi.

[42] Este vorba de o urbanizare doar sub raport cantitativ, oraşele mici având fizionomie şi funcţionalitate cu un pronunţat caracter rural.

Republica Moldova	Râşcani	Dumeni, Duruitoarea Nouă*, Duruitoarea, Proscuţeni, Costeşti**, Păscăuţi, Reteni-Vasileuţi, Reteni, Branişte*, Avrămeni.
	Glodeni	Cobani*, Balatina*, Tomeştii Noi, Tomeştii Vechi, Cuhneşti*, Cot, Bisericani, Serghieni, Movileni, Moara Domnească, Viişoara*.
	Făleşti	Chetriş*, Călineşti*, Hânceşti*, Drujineni, Pruteni*, Valea Rusului, Lucăceni, Horeşti*, Unteni, Vrăneşti, Hrubna Nouă, Taxobeni*.
	Ungheni	Gherman, Floreni, Sculeni*, Blândeşti, Medeleni, Petreşti*, Semeni, Zagrancea*, Ungheni***, Buzduganii de Sus, Buzduganii de Jos, Valea Mare*, Moldovenii Vechi, Costuleni*, Măcăreşti*, Frăsineşti.
	Nisporeni	Bărboieni*, Grozeşti*, Zberoaia*, Bălăureşti*.
	Hânceşti	Nemţeni*, Obileni*, Cotul Morii*, Sărăteni, Leuşeni*, Fetească, Călmăţui*, Dancu*, Cioara*, Marchet, Pogăneşti*, Voinescu*.
	Leova	Sărata-Răzeşti*, Tochile-Răducani*, Sârma*, Leova**, Hănăsenii Noi*, Nicolaevsca.
	Cantemir	Vâlcele, Toceni*, Antoneşti*, Leca, Cantemir**, Stoianovca*, Ţiganca*, Ţiganca Nouă, Ghioltosu,, Goteşti*.
	Cahul	Chircani, Cucoara*, Paicu, Zârneşti*, Treteşti, Roşu*, Cahul***, Crihana Veche*, Paşcani, Manta*, Vadul lui Isac*, Colibaşi*, Brânza*, Văleni*, Slobozia Mare*, Câşliţa-Prut*, Giurgiuleşti*.

*Sate reşedinţă de comună, **Oraşe, ***Oraşe cu statut de municipiu.

Se evidenţiază net câteva centre urbane mari, care s-au individualizat ca nuclee de structurare spaţială cu impact transfrontalier: Iaşi, Huşi şi Galaţi pe malul drept, respectiv Ungheni, Leova şi Cahul pe cel stâng. Între acestea, prin potenţialul demografic şi economico-social, Iaşi şi Galaţi, împreună cu Ungheni, respectiv Cahul, Giurgiuleşti şi Reni, tind să preia funcţii transfrontaliere de nivel macroteritorial, conducând la o structurare spaţială unitară, de o parte şi de alta a frontierei. Acestea sunt şi singurele municipii de rang I din zona frontalieră românească aferentă Prutului care pot dezvolta, în baza legii 351/2001, zone metropolitane[43].

2.4. Euroregiunea Dunărea de Jos. Sectorul românesc şi arealul de convergenţă transfrontalieră Galaţi - Giurgiuleşti - Reni (RS, ND)

2.4.1. Caracterizare generală (RS)

Euroregiunea Dunărea de Jos îşi bazează funcţionarea în sectorul transfrontalier aferent Prutului, pe sistemul de aşezări Galaţi - Cahul - Giurgiuleşti - Reni. Conexiunile transfrontaliere se realizează pe relaţiile Oancea - Cahul (rutiere) şi Galaţi - Giurgiuleşti - Reni (feroviare), aceasta fiind singura conexiune feroviară a României din întregul spaţiu euroregional.

În acest sens, în sectorul Prutului ar mai fi necesare şi alte conexiuni dintre cele două sisteme umane româneşti din stânga şi din dreapta Prutului pe baza unor aşezări dublete, cum sunt Măstăcani - Vadul lui Isac (Colibaşi), Tuluceşti-Slobozia Mare sau Vădeni - Palcu (Ilieş, 2004, p. 103).

Euroregiunea Dunărea de Jos asociază unităţi administrative foarte inegale ca mărime teritorială şi demografică: o regiune ucraineană (Odessa), foarte extinsă (33 310 km^2, 2 687 500 loc. – 2008), trei judeţe româneşti, dintre care două frontaliere (Galaţi şi Tulcea) ce totalizează 17 731 km^2 şi 1 070 462 loc. (2011) şi două raioane din Republica Moldova (Cantemir şi Cahul) ce au împreună

[43] Legea 351/2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului naţional – Secţiunea a IV-a – Reţeaua de localităţi, defineşte, în anexa I, zona metropolitană, astfel: zonă constituită prin asociere, pe bază de parteneriat voluntar, între marile centre urbane (Capitala României şi municipiile de rang I) şi localităţile urbane şi rurale aflate în zona imediată, la distanţe de până la 30 km, între care s-au dezvoltat relaţii de cooperare pe multiple planuri.

2 415 km^2 şi 187 200 loc. (Fig. 8). Prin urmare, fluxurile transfrontaliere, mai active în zona de graniţă, se estompează treptat, devenind aproape nule către zonele mai depărtate de frontieră din Ucraina şi România. La aceasta se adaugă şi particularitatea tuturor celor trei euroregiuni estice, de a se afla pe o frontieră dintre două spaţii total diferite ca legislaţie şi apartenenţă geostrategică: Uniunea Europeană şi spaţiul ex-sovietic, fapt ce a necesitat o securizare a frontierei în vederea filtrării fluxurilor migraţionale din Est, ce bat la porţile UE.

Figura 8. **Euroregiunea Dunărea de Jos.**

1. Nuclee de polarizare, 2. Porturi fluviale, 3. Porturi fluvio-maritime, 4. Porturi maritime, 5. Aeroport, 6. Conexiuni transfrontaliere, 7. Frontiere, 8. Limite administrative.

Ca nuclee de polarizare se detaşează net portul ucrainean Odessa, urmat la mare distanţă de cele trei centre administrative româneşti (Galaţi, Brăila şi Tulcea) şi centrele raionale moldoveneşti Cahul şi Cantemir.

Odessa (1 003 705 loc., 2011) este al treilea oraş ca mărime şi cel mai mare port maritim din Ucraina. Important centru industrial al Ucrainei, bazat pe industria chimică şi de rafinare a petrolului, construcţii de maşini, metalurgie şi ramuri ale industriei uşoare, Odessa şi-a datorat dezvoltarea în primul rând funcţiei sale de hub comercial şi de transport (nod rutier şi feroviar, aeroport internaţional, port şi şantier naval). La acestea se adaugă funcţia turistică, Odessa fiind centrul uneia dintre rivierele turistice ucrainene la Marea Neagră (alături de litoralul Crimeei). Totodată, Odessa este şi cea mai mare bază militară navală ucraineană la Marea Neagră.

Galaţi (249 432 loc., 2011) cel mai mare oraş românesc din Euroregiunea Dunărea de Jos şi cel mai mare port fluvio-maritim al României, s-a dezvoltat prin funcţia sa portuară, fiind principalul port al Moldovei până la Unirea Principatelor (1859). Construirea Combinatului Siderurgic (inaugurat în 1961), conceput a se dezvolta pe baza minereurilor de fier de la Krivoj Rog şi a cărbunelui cocsificabil din bazinul Doneţk (Ucraina), aduse cu barjele pe Dunăre, a dat un puternic impuls dezvoltării urbane, prin atragerea unor importante fluxuri de populaţie din mediul rural şi dezvoltarea unor industrii din aval. Populaţia oraşului a crescut progresiv cu extinderea Combinatului (107 200 loc. în 1961, 326 100 loc. în 1990[44]), Galaţiul ajungând să se numere printre oraşele mari dominate de o singură unitate industrială (peste 40 000 salariaţi în anii 1980), fapt ce i-a atras şi o puternică dezvoltare urbanistică.

Brăila (180 302 loc., 2011), dezvoltat ca port al Munteniei, s-a aflat de-a lungul timpului, multă vreme, în competiţie cu Galaţi. Situat pe şosea la doar 34 km de Galaţi, tinde să formeze cu acesta o conurbaţie bipolară, prima de acest tip din România. La fel ca multe alte oraşe româneşti, Brăila a cunoscut o puternică dezvoltare industrială după 1950, devenind un important centru al industriei constructoare de maşini (*Laminorul*, *Promex*, *Şantierul Naval*), industriei chimice (*Dunacor*[45] - fire şi fibre, *Celhart Donaris* – celuloză şi hârtie), prelucrării lemnului (*Pal*), tricotaje (*Braitric*) şi confecţii (*Braiconf*), produse alimentare (Vlăsceanu, Ianoş, 1998).

Tulcea (73 707 loc.), important port şi şantier naval pe Dunăre, reprezintă poarta de intrare în Deltă. Dezvoltarea oraşului s-a datorat în primul rând funcţiei sale de important nod de căi de comunicaţie: feroviare, rutiere, aeriene şi fluvio-maritime. Dezvoltarea industrială s-a datorat unor unităţi ale metalurgiei neferoase (*Ferom* - feroaliaje, *Alum* - alumină), construcţii de maşini (şantierul naval *Icnut*), chimie (*Plastex* – mase plastice), materiale de construcţii (*Tremag*, *Amic*, *Marmura*), confecţii (*Confecţia*), produse alimentare etc. Oraşul a atins un maxim demografic în 1992 (97 500 loc), după care a urmat o scădere, datorită declinului industriei.

Sectorul Euroregiunii aferent Republicii Moldova este polarizat de oraşul *Cahul*, situat în proximitatea frontierei cu România.

[44] Estimări pe baza anuarelor statistice din anii respectivi.
[45] In prezent lichidate.

Cahul (41 100 loc., 2013), oraş atestat din 1502, pe locul unei vetre multimilenare de locuire, şi-a datorat dezvoltarea unor ramuri industriale ce valorifică produsele locale: industrie alimentară (fabrici de vinuri şi brânzeturi), industrie uşoară (*Tricon* - confecţii şi tricotaje), industria materialelor de construcţii. La acestea se adaugă funcţia turistică, din 1980 oraşul deţinând statut de staţiune balneară, iar din 1986 a început să funcţioneze sanatoriul „Nufărul Alb", cu o capacitate de 500 locuri.

La acestea se adaugă, ca nuclee de polarizare secundară, oraşul ucrainean *Reni* (19 950 loc. - dintre care cca. jumătate români[46]) centru raional şi important punct de trecere a frontierei situat la 22 km de Galaţi; în sectorul românesc municipiul *Tecuci* (34 871 loc. - 2011)[47], vechi târg dezvoltat ca nod feroviar şi centru industrial (construcţii metalice, ind. conservelor), iar în cel moldovenesc orăşelul *Cantemir* (cca. 6 000 loc.) şi satul *Giurgiuleşti* (cca. 3 000 loc.), la vărsarea Prutului, punct vamal şi singurul port la Dunăre din Rep. Moldova.

2.4.2. Potenţialul demografic al sectorului românesc (ND)

Judeţele româneşti incluse în cadrul Euroregiunii Dunărea de Jos (Galaţi, Brăila şi Tulcea) totalizează 1 070 462 locuitori, rezidenţi în 13 oraşe şi 146 de comune cu 453 de sate. Majoritatea comunelor din cele trei judeţe româneşti au o populaţie cuprinsă între 2 000 şi 5 000 de locuitori, valori de peste 5 000 locuitori fiind cu precădere în judeţul Galaţi (cele mai mari fiind comunele Matca – 11 605 loc., Pechea – 10 152 loc. şi Lieşti – 8 902 loc). La polul opus, comunele cu cel mai mic număr de locuitori sunt pe raza judeţului Tulcea, în special în Delta Dunării datorită suprafeţelor mare ocupate de reţeaua hidrografică, reprezentată de cele trei braţe ale Dunării, canale, gârle, lacuri etc. (Pardina – 527 loc., Ceatalchioi – 593 loc., Maliuc – 856 loc., Sfântu Gheorghe – 797 loc., C.A. Rosetti – 910 loc. etc.) (Fig. 9).

Din punct de vedere al denistăţii, cele trei judeţe au o valoare medie de 60,37 loc./km^2, sub media pe ţară, care este de 84,4 loc./km^2.

Valori mari ale densităţii (cuprinse între 66 şi 226 loc./km^2) se înregistrează în judeţul Galaţi, în partea de nord şi de vest (comunele Cosmeşti, Brăhăneşti, Matca, Lieşti, Iveşti, Tuluceşti şi Tudor Vladimirescu). Densităţi mai mari de populaţie se întâlnesc şi de-a lungul principalelor căi de comunicaţie, precum şi, parţial, în zonele de influenţă din imediata apropiere a centrelor urbane Galaţi şi Tecuci. În judeţul Brăila densitatea populaţiei este în general mică, sub 66 loc./km^2, datorită extinderii suprafeţelor arabile. Cele mai scăzute densităţi se întâlnesc în lunca şi în Balta Brăilei, iar cele mai mari în municipiul Brăila – 5 788 loc./km^2. In judeţul Tulcea, cea mai mare densitate o înregistrează municipiul Tulcea – 5 584 loc./km^2, iar cele mai mici în comunele din Delta Dunării, zona cu cele mai reduse densităţi de populaţie din România (Fig. 10).

[46] Declaraţi ca moldoveni (2010).
[47] Celelalte oraşe din sectorul românesc (*Târgu Bujor* şi *Bereşti* în jud. Galaţi; *Făurei*, *Ianca* şi *Însurăţei* în jud. Brăila, respectiv *Babadag*, *Măcin*, *Isaccea* şi *Sulina* în Jud. Tulcea) au sub 10 000 locuitori.

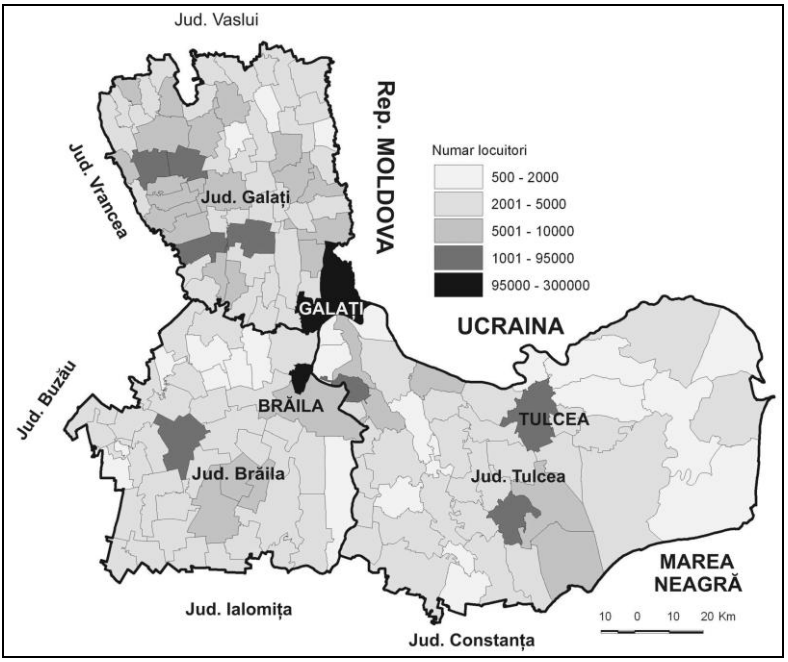


Figura 9. **Mărimea demografică a localităţilor din sectorul românesc al Euroregiunii Dunărea de Jos** (2011).

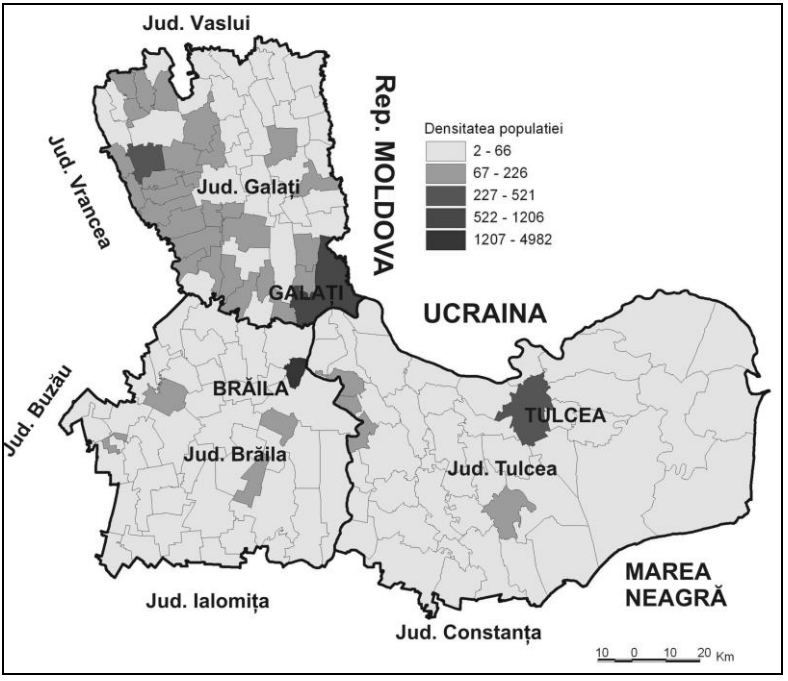


Figura 10. **Densitatea populaţiei în sectorul românesc al Euroregiunii Dunărea de Jos** (2011).

Schimbările economice şi sociale produse după 1989, au atras şi schimbări importante în evoluţia fenomenelor demografice, în numărul şi structura populaţiei. Din punct de vedere demografic, se înregistrează o scădere continuă a numărului de locuitori concomitent cu o îmbătrânire accentuată a populaţiei, iar indicele de natalitate are valori medii şi sub medie. Cele mai mici valori, atât din punct de vedere al numărului de locuitori cât şi ca densitate a populaţiei, se înregistrează în Delta Dunării.

În judeţele Galaţi şi Brăila, datorită industrializării şi a oportunităţilor de angajare apărute în ultimii ani, se constată o concentrare mai mare a populaţiei în mediul urban, Galaţi şi Brăila situându-se între primele 10 oraşe ale ţării în ceea ce priveşte numărul de locuitori. In judeţul Brăila populaţia urbană deţine 62,5% din totalul populaţiei, în judeţul Galaţi ponderea acesteia este de 54,7%, în timp ce judeţul Tulcea înregistrează o valoare de numai 46,7%.

Structura populaţiei pe sexe indică o scădere a populaţiei masculine atât în mediul urban cât şi în cel rural, un procent mai mare a populaţiei feminine caracterizând toate judeţele sectorului românesc al Euroregiunii.

Natalitatea, mortalitatea şi sporul natural al populaţiei sunt influenţate de condiţiile economice şi de dezvoltarea serviciilor medicale, sau mai bine spus de lipsa acestora mai ales în mediul rural. Rate mici ale natalităţii şi mari ale mortalităţii se întâlnesc mai ales în judeţul Tulcea, îndeosebi în Delta Dunării, unde gradul de urbanizare este mai scăzut (Fig. 11).

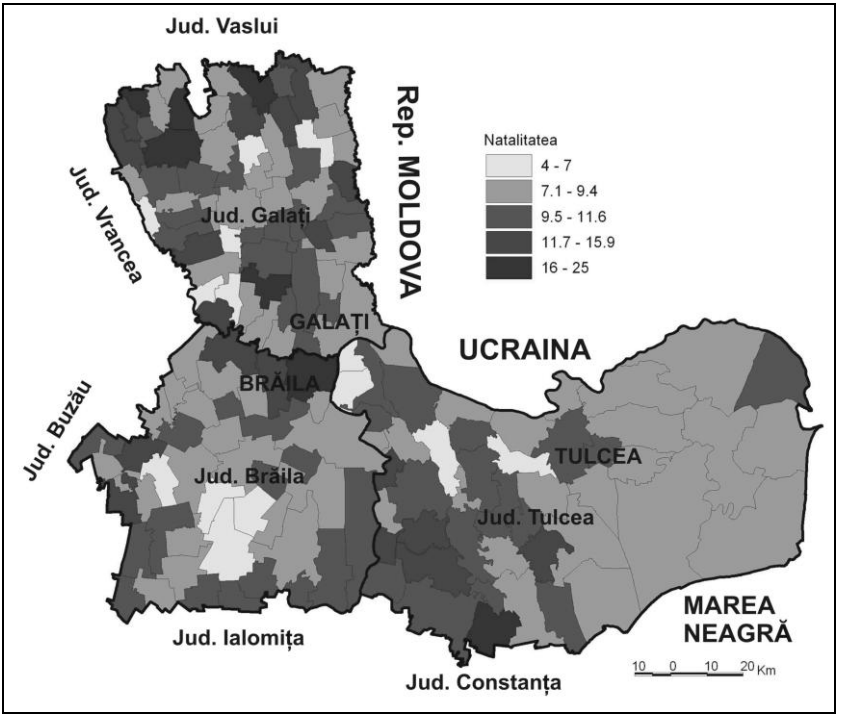


Figura 11. **Natalitatea în sectorul românesc al Euroregiunii Dunărea de Jos** (2011).

În toată regiunea analizată, cele mai frecvente valori ale natalităţii sunt cele cuprinse între 7 şi 11,6‰, întâlnite atât în partea centrală şi vestică a judeţului Tulcea cât şi în judeţele Galaţi şi Brăila. Valori de peste 16‰ se întâlnesc mai ales în mediul urban, dar şi în unele localităţi din mediul rural precum Slobozia Conachi, Bălăbăneşti, Munteni, Beidaud, Vădeni, Ghidigeni şi Brăhăneşti.

În ceea ce priveşte mortalitatea (Fig. 12), valorile cele mai mici, cuprinse între 4,3 şi 10,9‰, se întâlnesc cu precădere în judeţul Galaţi, dar şi în partea estică a judeţului Brăila şi în câteva localităţi din judeţul Tulcea.

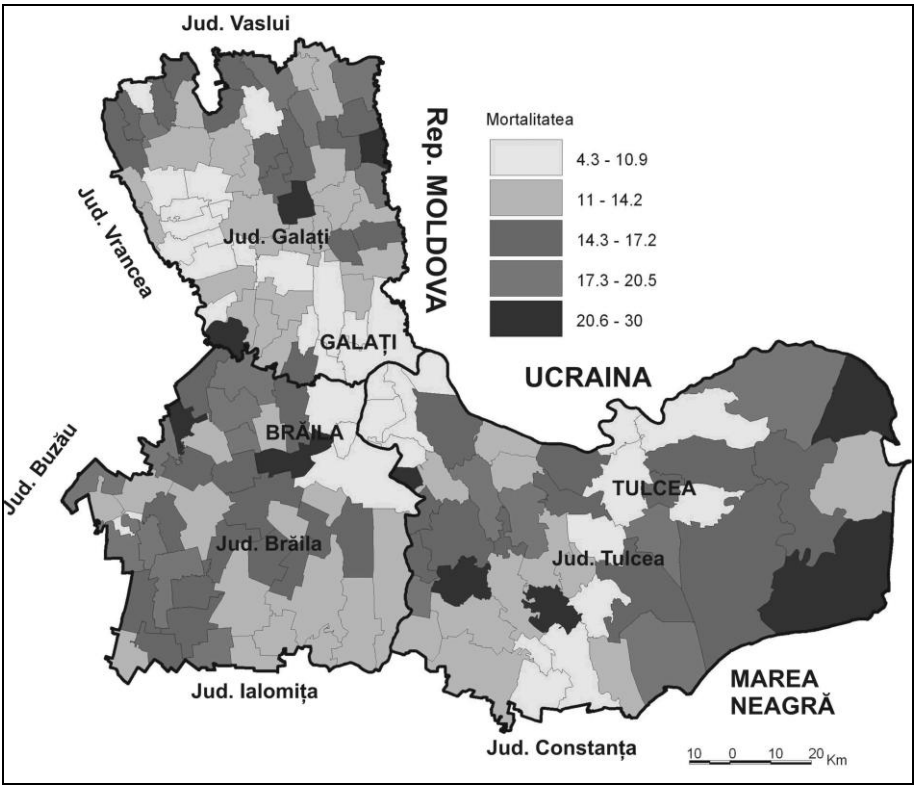


Figura 12. **Mortalitatea în sectorul românesc al Euroregiunii Dunărea de Jos** (2011).

Sporul natural (Fig. 13) al populaţiei înregistrează atât valori pozitive cât şi negative. Valorile pozitive sunt sunt cuprinse între 0 şi 18‰ şi sunt mai mari în localităţile unde şi ratele natalităţii înregistrează valori ridicate. In Pardina şi Stejaru, ambele din judeţul Tulcea, ratele natalităţii sunt apropiate de cele ale mortalităţii, deci sporul natural este zero.

Un alt fenomen social care s-a accentuat după 1990 este cel al migraţiei populaţiei (Fig. 14, 15 şi 16), în special a celei tinere şi adulte din mediul rural spre cel urban, acest fenomen având implicaţii în structura populaţiei pe grupe de vârste şi conducând la accentuarea fenomenului de îmbătrânire demografică în mediul rural.

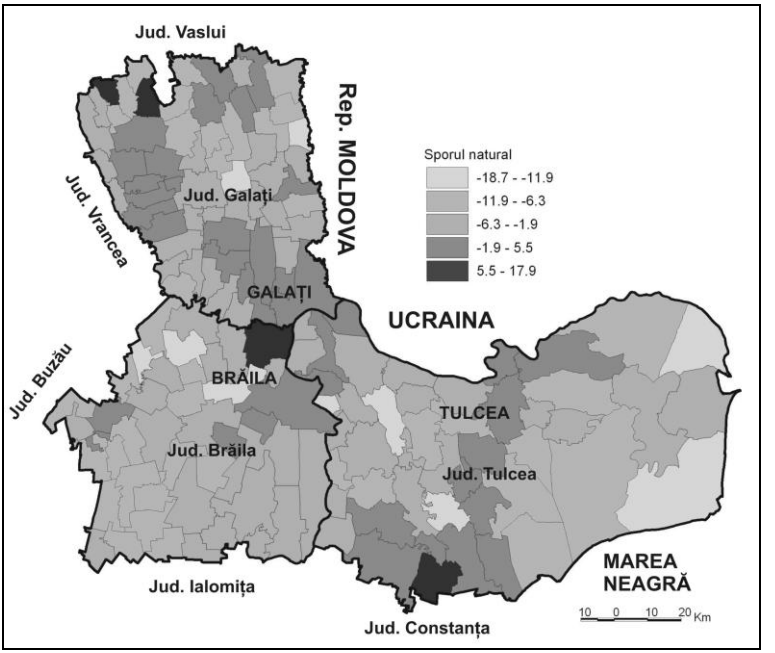


Figura 13. **Sporul natural în sectorul românesc al Euroregiunii Dunărea de Jos** (2011).

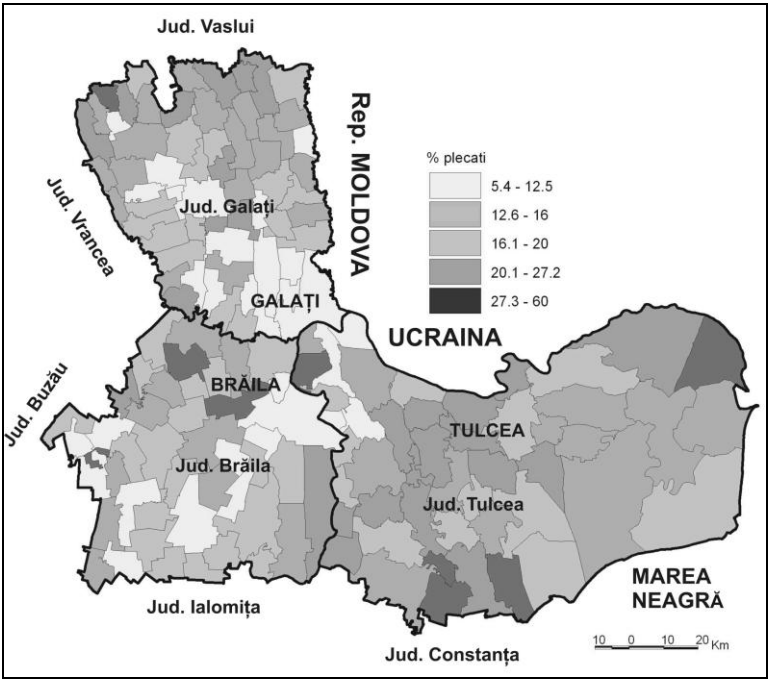


Figura 14. **Populaţia plecată** (2011).

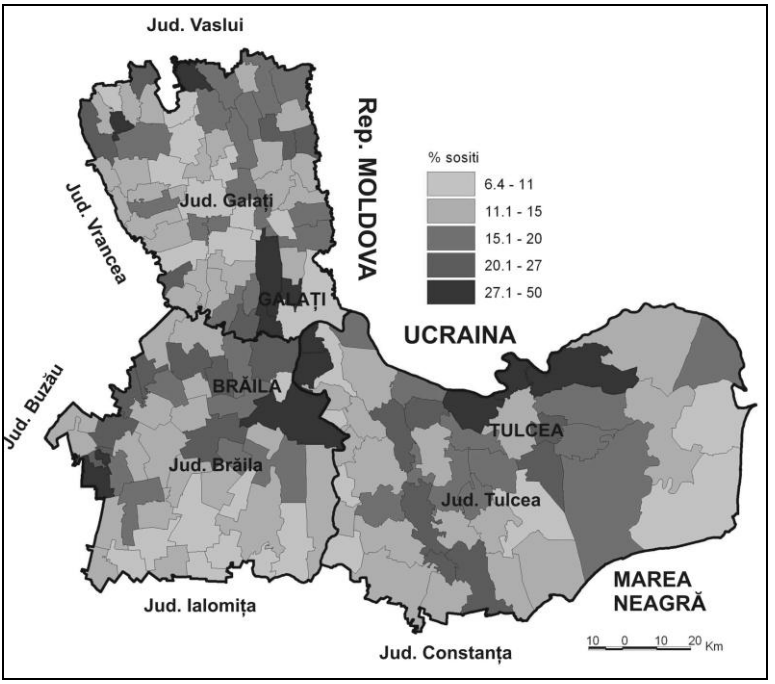


Figura 15. **Populaţia sosită** (2011).

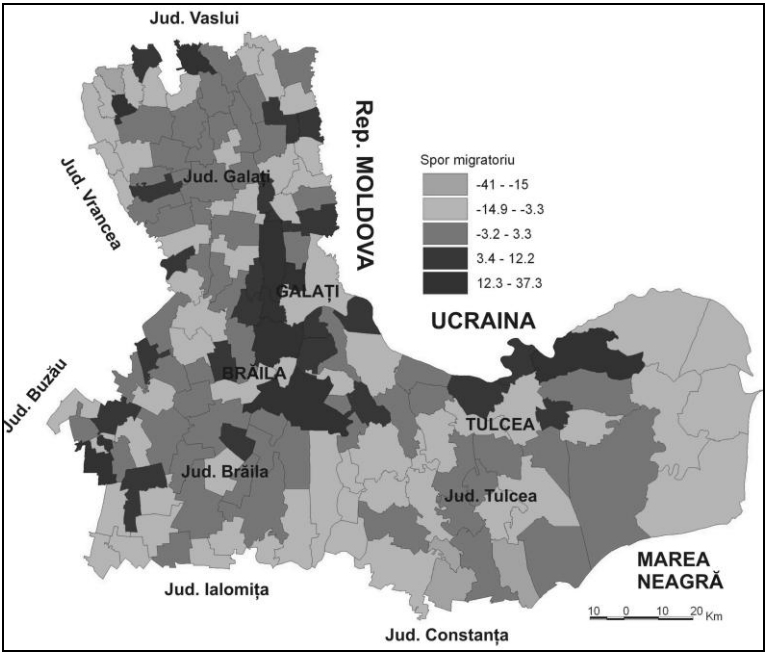


Figura 16. **Sporul migratoriu** (2011).

Sporul total al populaţiei, exprimat ca sumă algebrică între sporul natural şi cel migratoriu, evidenţiază pentru cele trei judeţe ce alcătuiesc sectorul românesc al Euroregiunii Dunărea de Jos, valori predominant negative, până la peste -15‰ în unele areale periferice izolate din Delta Dunării şi Balta Brăilei sau în unele comune din Podişul Covurluiului şi Câmpia Brăilei. La polul opus se situează oraşele centre administrative şi comunele situate în ariile de influenţă a acestora, ce înregistrează scăderi moderate de populaţie, în unele cazuri chiar dinamici pozitive (Fig. 17).

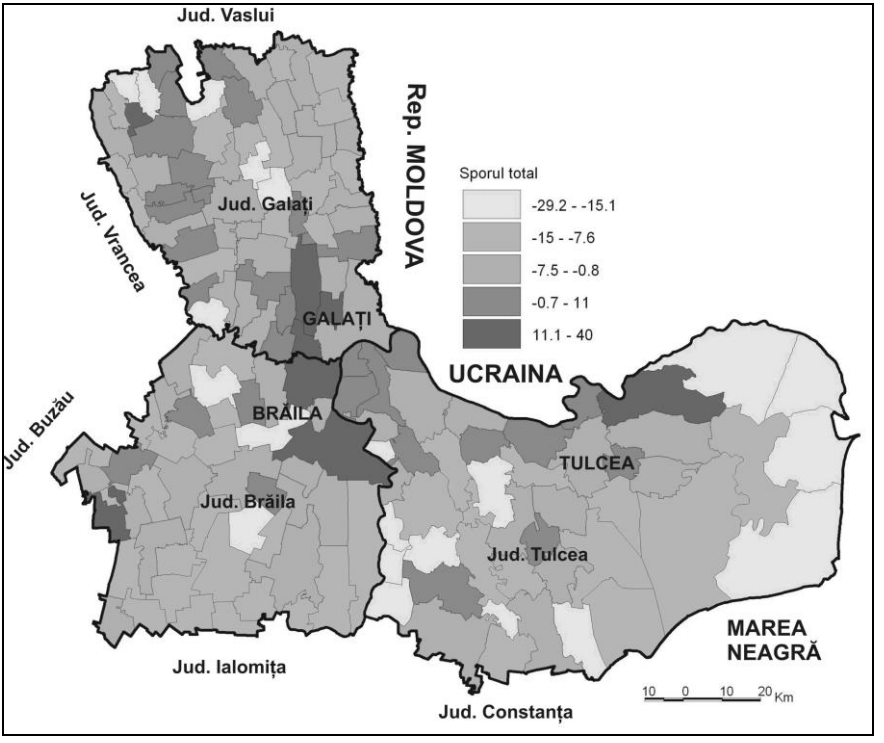


Figura 17. **Sporul total al populaţiei** (2011).

2.4.3. Arealul de convergenţă transfrontalieră Galaţi - Giurgiuleşti - Reni (RS)

Profundele transformări economico-sociale ce s-au succedat după 1950, dictate de factorul politic, situau în centrul atenţiei dezvoltarea industriei grele şi în special a siderurgiei, ca punct de pornire al unui veritabil „lanţ trofic", conceput să asigure aprovizionarea cu oţel şi laminate a industriei constructoare de maşini, iar de aici, cu maşini, utilaje şi subansamble, a industriilor din aval. Această politică de dezvoltare economică centralizată, prin investiţii masive în industrie, se încadra în linia generală de dezvoltare a tuturor statelor din Estul Europei, cuprinse în fostul Bloc comunist.

Astfel, în contextul unei subordonări politice şi economice tot mai evidente faţă de Moscova, s-a pus problema, la nivelul conducerii politice de atunci, construirii unui mare combinat siderurgic care avea să asigure aprovizionarea cu materii prime a industriei constructoare de maşini româneşti, constituindu-se şi

disponibilităţi pentru export. Orientarea noii investiţii trebuia făcută către un oraş portuar care să asigure, prin localizare şi infrastructură, condiţii optime de vehiculare a unor cantităţi imense de materii prime şi semifabricate. La aceasta s-au adăugat legăturile de producţie stabilite în cadrul fostului CAER, concretizate prin importuri masive şi pe termen lung de minereuri de fier de la Krivoi Rog şi de cărbune cocsificabil din bazinul Doneţk (Ucraina).

În aceste condiţii, amplasarea combinatului trebuia făcută cât mai spre est, într-un oraş mare, port pe Dunărea maritimă (Fig. 18). Cum şi profilul industrial deja conturat al oraşului impunea (existenţa unui mare şantier naval, dar şi a unor ateliere de reparaţie a materialului rulant şi a altor unităţi ale industriei constructoare de maşini, care necesitau mari cantităţi de tablă şi laminate), s-a ales pentru viitoarea investiţie oraşul *Galaţi*, dată fiind şi funcţia sa de centru administrativ, ce trebuia susţinută printr-o cât mai bună polarizare a unui spaţiu geografic cât mai vast.

Figura 18 (a, b). **Dunărea la Galaţi** (foto R. Săgeată)

Astfel, s-a început construirea, în anul 1961, a celui mai mare combinat siderurgic din România şi unul dintre cele mai mari şi mai moderne, la acea dată, din Europa. Acesta constituie unul dintre cele mai tipice exemple de întreprinderi industriale gigantice cu flux tehnologic integrat din România, constituită după model sovietic. Face parte dintr-o generaţie mai recentă de combinate siderurgice, construite pe teren viran, la fel cum a fost construit şi combinatul de la *Nowa Huta*, de lângă Cracovia în Polonia, sau unele dintre marile combinate siderurgice din Ucraina. Tehnologia folosită, la fel ca în cazul combinatului de la Nowa Huta, datează din anii 1960 - 1970, fiind comparabil cu acesta şi în ceea ce priveşte numărul de salariaţi (45 000 în 1988 şi doar 16 500 în 2008 !). Tot din această categorie fac parte şi combinatele de la *Košice* din Slovacia, *Eisenhüttenstadt* (din fosta RD Germană) sau *Kremikovci* de la vest de Sofia, toate acestea fiind însă de capacităţi mult mai reduse faţă de combinatul de la Galaţi.

Construirea unei unităţi industriale gigantice, ce avea să ocupe până la 15% din populaţia totală a oraşului şi peste un sfert din totalul activilor ocupaţi din judeţ, a însemnat pentru un oraş cu doar 107 000 locuitori, cât înregistra Galaţiul în 1961 (locul 12 în ierahia urbană a României), un adevărat moment de cotitură. Extinderea continuă a Combinatului, în perioada 1961 - 1989, prin construirea de noi capacităţi de producţie şi creşterea continuă numărului de salariaţi pe baza fluxurilor migratorii din mediul rural, a determinat o puternică presiune atât asupra

evoluţiei demografice a oraşului, cât şi asupra dinamicii fondului construit al acestuia. Triplarea populaţiei oraşului în numai trei decenii (1961 - 1989) a determinat o dezvoltare explozivă a fondului locativ, noile cartiere rezidenţiale fiind localizate cu precădere în partea de vest a oraşului, în proximitatea Combinatului siderurgic (Fig. 19).

Construite în grabă şi cât mai ieftin posibil, acestea nu corespund normelor europene actuale de confort şi siguranţă. La aceasta s-a mai adăugat şi orientarea cu predilecţie spre construcţii cu caracter rezidenţial (blocuri de locuinţe), cele destinate asigurării cu servicii (care erau planificate a se realiza într-o a doua etapă de extindere a respectivelor cartiere) au fost, în cele mai multe cazuri, neglijate din lipsă de fonduri. S-a ajuns astfel la o puternică polarizare a serviciilor specializate în zona centrală (dezvoltate pe baza unei infrastructuri deja existentă), concomitent cu o reducere a acestora în marile cartiere muncitoreşti din jumătatea de vest a oraşului, care concentrează cele mai mari densităţi de populaţie. Pe de altă parte dezvoltarea urbanistică nu a fost suficient sprijinită de infrastructura tehnico-edilitară, generând mari probleme, îndeosebi parcajelor auto.

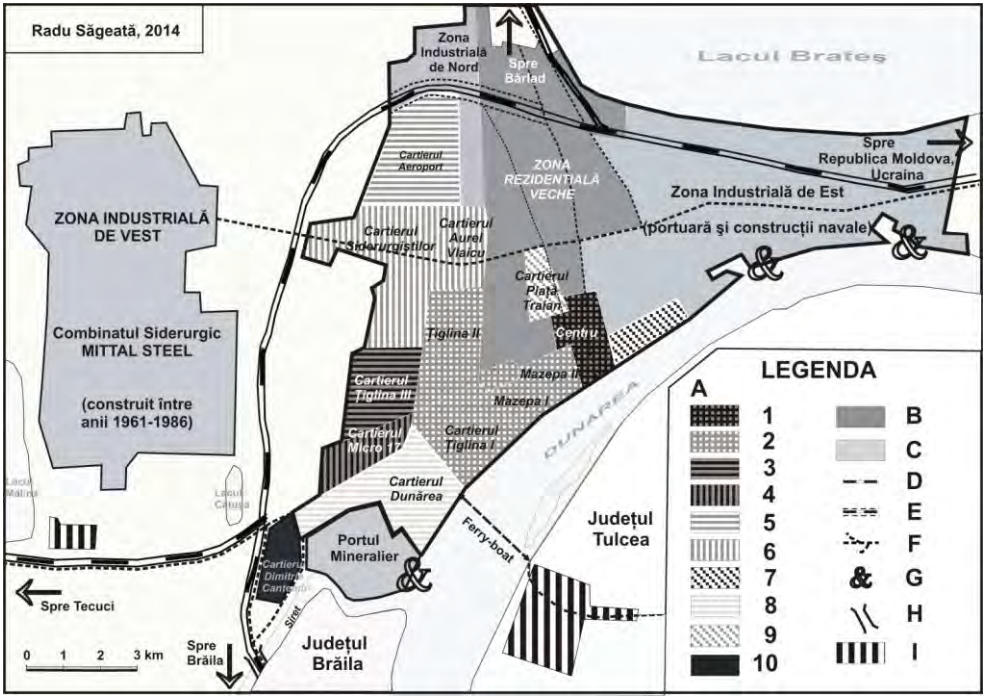


Figura 19. **Impactul Combinatului siderurgic în zonarea funcţională urbană a municipiului Galaţi.**

A. Zonă rezidenţială nouă, construită între: 1. 1955 - 1960, 2. 1961 - 1970, 3. 1963 - 1966, 4. 1964 - 1970, 5. 1965 - 1988, 6. 1967 - 1980, 7. 1975 - 1979, 8. 1982 - 1994, 9. 1990 - 2000, 10. După 2000. B. Zonă rezidenţială veche, C. Zone industriale, D. Cale ferată, E. Tunel feroviar, F. Tramă stradală, G. Porturi, H. Pod, I. Vetre de sate.

După anul 1990, deşi s-a înregistrat o diminuare accentuată a noilor investiţii în blocuri de locuinţe, calitatea construcţiilor a crescut, înregistrându-se migrări de populaţie din zonele rezidenţiale periferice către noile dotări rezidenţiale

(construite în această perioadă în zona centrală a oraşului), caracterizate printr-un grad ridicat de confort şi securitate, finisaje de calitate superioară etc. Acestea au în principal funcţii administrative şi de servicii, conducând la conturarea în intravilan de noi areale de polarizare a serviciilor administrative, comerciale şi financiar bancare. În acest fel, zona dotărilor cu caracter administrativ şi financiar-bancar a înregistrat o migrare treptată din centrul vechi al oraşului, către cartierele noi, fapt determinat şi de extinderea către vest a intravilanului, ca urmare a construirii combinatului siderurgic.

Disfuncţionalităţile din prezent (concentrarea masivă a activităţilor de servicii în zona centrală şi o insuficientă dezvoltare a acestora în cartierele unde se înregistrează cele mai mari densităţi de populaţie, lipsa de sedii corespunzătoare pentru unele instituţii de interes social, criza acută de locuinţe, în condiţiile în care un mare număr dintre cele deja existente oferă condiţii minime de confort), precum şi unii factori restrictivi ce condiţionează regimul de înălţime şi calitatea fondului construit (infiltrări în pânza freatică, tasări favorizate de structura litologică etc), au contribuit la individualizarea, pe ansamblul intravilanului, a unor arii favorizate din punct de vedere economic şi social, spre care se îndreaptă cu precădere investiţiile, şi a altora defavorizate, aflate în declin. Ariile favorizate, caracterizate printr-o densitate ridicată de populaţie, ce aparţine în majoritate grupelor de vârstă tânără şi adultă, printr-un grad înalt de concentrare a serviciilor, cuprind în ansamblu, pe lângă zona centrală, cartierele situate în partea de vest şi de sud-vest a oraşului. Prin contrast, zonele critice, aflate în declin socio-economic, cuprind un vast areal situat în partea centrală şi nordică a oraşului, caracterizat printr-o densitate redusă de populaţie, în majoritate îmbătrânită, locuinţe cu un singur nivel, în multe cazuri cu dotări tehnico-edilitare precare, printr-un nivel redus de acoperire cu servicii şi o calitate slabă a acestora (Fig. 20).

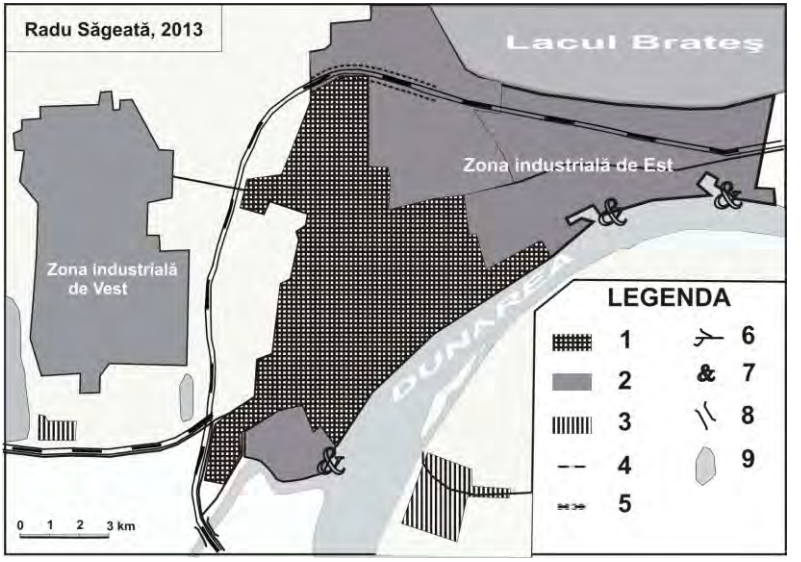


Figura 20. **Galaţi. Zone favorizate şi zone defavorizate în intravilan**.
1. Zonă favorizată, cu dinamică ascendentă, 2. Zonă defavorizată, aflată în regres, 3. Vatră de sat, 4. Cale ferată, 5. Tunel feroviar, 6. Tramă stradală, 7. Port, 8. Pod, 9. Lac.

Totodată, caracteristic pentru oraşul Galaţi este suprafaţa mare a intravilanului (6 878 ha, locul II în România, după Bucureşti) şi densităţile reduse de populaţie din interiorul său, dar şi posibilităţile reduse de extindere a acestuia ca urmare a existenţei unor vaste zone industriale în vest, nord şi est, a Lacului Brateş în est şi a Dunării în sud. Dată fiind densitatea redusă a populaţiei din interiorul său, dar şi existenţa unor mari discrepanţe în repartiţia valorilor acesteia, se poate afirma că modalitatea optimă de adaptare a zonelor funcţionale la nivelul exigenţelor cerute de un oraş modern o constituie remodelarea acestora în limitele intravilanului deja existent. Extinderea perimetrului intravilan s-ar putea realiza doar prin construirea unui pod peste Dunăre în dreptul oraşului Galaţi (amplasarea ideală a acestuia ar fi în partea de sud-vest a oraşului), ceea ce ar putea conduce la o degajare a cartierelor rezidenţiale din vestul intravilanului prin extinderea perimetrului construit pe malul drept al fluviului, unde şi condiţiile litologice şi topografice sunt favorabile. Utilitatea acestui pod este evidentă şi pentru realizarea unei axe de transport coerentă între nordul Dobrogei şi Moldova de sud, integrată unei axe majore care să lege Europa Centrală şi de Est de ţările balcanice şi Asia Mică. Realizarea acestui proiect, în strânsă legătură cu amenajarea Zonei Libere Galaţi, ar avea un impact deosebit de favorabil atât pentru dezvoltarea oraşului propriu-zis, cât şi la nivel macroteritorial.

2.5. Euroregiunea Siret - Prut - Nistru. Studiu de caz: potenţialul demografic al sectorului românesc (RS, BM)

2.5.1. Caracterizare generală (RS)

Euroregiunea Siret-Prut-Nistru (Fig. 21), situată în partea centrală a zonei transfrontaliere estice, este singura dintre cele trei formată doar între două state: România şi Republica Moldova. Se caracterizează, prin urmare, printr-o puternică omogenitate etnică şi lingvistică, elemente ce îi asigură coeziunea.

Dintre cei 681,3 km, cât reprezintă lungimea totală a frontierei dintre cele două state, circa 70% este inclusă în arealul Euroregiunii Siret - Prut - Nistru[48].

Euroregiunea este alcătuită din 22 structuri administrative, dintre care trei în România (judeţele Iaşi, Neamţ şi Vaslui) şi 18 raioane şi municipiul Chişinău în Rep. Moldova (Tab. 10).

Cea mai mare parte a conexiunilor transfrontaliere se realizează pe relaţia Iaşi - Ungheni.

Principalele nuclee de convergenţă euroregională sunt date de oraşele Chişinău în Republica Moldova şi Iaşi în România, la care se adaugă Tiraspol, respectiv Piatra Neamţ, Vaslui şi Bârlad, celelalte centre urbane acţionând ca nuclee de polarizare locală.

Chişinău (671 800 loc., 2013) (Fig. 22), capitala Republicii Moldova, oraş situat într-o zonă de podiş, pe malul râului Bâc, reprezintă principalul centru economic, financiar, cultural-ştiinţific şi cel mai important nod al reţelei de transporturi din Republica Moldova.

Situat la intersecţia unor importante drumuri comerciale ce legau Iaşul de Kiev şi Odessa, oraşul s-a dezvoltat de timpuriu prin funcţia sa comercială (târg),

[48] Idem, p. 111.

fiind atestat încă din anul 1436. Între 1918 şi 1940, Chişinău a aparţinut României, fiind cel mai mare oraş din Basarabia istorică (114 896 loc. în 1930, dintre care 48 456 - 42,2% români, 41 065 - 36,74% evrei, 19 631 – 17,1% ruşi, restul de alte naţionalităţi).

Trecerea sub administraţie sovietică a determinat mutaţii ample în evoluţia oraşului, în paralel cu industrializarea şi urbanizarea având loc o puternică imigrare de populaţie venită din Federaţia Rusă şi alte republici unionale ale URSS, astfel că populaţia a ajuns până la 700 000 locuitori în anii 1980. Cu toate acestea, structura etnică a continuat să fie dominată de români (declaraţi ca moldoveni) cu 67,6% din totalul populaţiei, urmaţi de ruşi (13,9%), ucraineni (8,3%) şi români (declaraţi ca atare) (4,5%)[49].

Investirea cu statut de capitală, ca urmare a independenţei Republicii Moldova, în 1991, a menţinut trendul ascendent de dezvoltare edilitar-urbanistică a oraşului, compensând în parte declinul industrial. Singurele unităţi industriale rămase viabile sunt cele din industria alimentară (*Bucuria* – produse zaharoase, unităţi din industria vinificaţiei) şi minerit – exploatări de mică şi materiale de construcţii.

Intravilanul oraşului este organizat în cinci sectoare administrative: Botanica, Buiucani, Centru, Ciocana şi Râşcani.

Figura 21. **Euroregiunea Siret - Prut - Nistru**.
1. Capitală, 2. Nuclee de polarizare, 3. Conexiuni transfrontaliere, 4. Aeroporturi, 5. Frontiere, 6. Limite administrative.

[49] Date la recensământul din 1994.

Figura 22 (a, b). **Chişinău** – **cel mai mare oraş din Euroregiunea Siret - Prut - Nistru** (foto R. Săgeată).

Tiraspol (135 700 loc., 2011), constituie atât prin poziţia sa la limita exterioară a sectorului euroregional moldovenesc, cât şi prin statutul său de capitală a regiunii separatiste Nistrene (Transnistria) un nucleu de polarizare secundar în pofida faptului că demografic reprezintă al treilea oraş al Republicii Moldova. Situat pe malul stâng al Nistrului, oraşul formează împreună cu *Bender* (Tighina), situat pe malul opus însă aflat sub jurisdicţia autorităţilor separatiste, o aglomeraţie urbană comună cu circa 250 000 – 300 000 locuitori, unită prin linii de transport în comun.

Oraşul s-a dezvoltat până în 1990 prin funcţia industrială, după această dată profilul funcţional diversificându-se, dezvoltarea serviciilor compensând în parte declinul industrial. Tiraspolul este în acelaşi timp şi un important centru cultural, ştiinţific şi sportiv (baza sportivă *Sheriff*).

Figura 23 (a, b). **Tiraspol** (foto R. Săgeată).

Ungheni (38 200 loc., 2013), prin situarea sa pe malul stâng al Prutului, în proximitatea frontierei, reprezintă un centru de polarizare de primă importanţă la nivelul spaţiului euroregional. Poziţia geografică, la intersecţia „Marelui Drum Comercial Moldovenesc” cu „Drumul Pescarilor”, a determinat dezvoltarea aşezării ca târg. Statutul de oraş l-a primit abia în august 1940, când administraţia sovietică recent instaurată, a creat premisele urbanizării şi industrializării prin unităţi din domeniul industriei încălţămintei, ţesăturilor, mobilei, cristaluri şi sticlărie, construcţii de maşini, materiale de construcţii sau alimentare (lactate, conserve) (Sursa: http://ro.wikipedia.org/wiki/Soroca). Oraşul reprezintă şi unul dintre principalele puncte de trecere a frontierei dintre România şi Rep. Moldova.

Soroca (37 700 loc., 2013), oraş situat pe malul drept al Nistrului, centru raional, şi-a datorat dezvoltarea în perioada medievală funcţiei de apărare (Cetatea Soroca, una dintre cetăţile importante de pe aliniamentul Nistrului ce asigura apărarea hotarelor statului moldovean). În 1835, localitatea primeşte statut urban, devenind după 1918 unul dintre cele mai importante centre culturale din România. La începutul secolului al XX-lea profilul funcţional s-a diversificat prin dezvoltarea meşteşugurilor (cojocărit) şi a comerţului. Cunoaşte drama deportărilor sovietice în Siberia (1941 - 1944, 1945 - 1954), după 1950 fiind reluat procesul de industrializare (tricotaje şi confecţii, brânzeturi, conserve din legume şi fructe etc).

Orhei (33 500 loc., 2013), este un oraş situat în partea centrală a Republicii Moldova, pe malul râului Răut. Situat pe o veche vatră de locuire din epoca bronzului, istoria oraşului, una dintre cele mai vechi aşezări din Moldova, a fost influenţată rând pe rând de huni, tătari, turci şi ruşi. În timp, funcţia de apărare a fost completată de cea comercială şi meşteşugărească, iar după 1950 de cea industrială (unităţi ale industriei alimentare – sucuri, vinificaţie, conserve, lactate, ţigări), mărfuri de uz general, încălţăminte etc.

Alte oraşe din sectorul moldovenesc al Euroregiunii, centre de polarizare locală, sunt *Străşeni* (21 300 loc.), *Hânceşti* (16 900 loc.), *Călăraşi* (16 500 loc.), *Ialoveni* (15 900 loc.), *Floreşti* (15 400 loc.), *Nisporeni* (14 400 loc.), *Cimişlia* (14 200 loc.), *Rezina* (13 300 loc.), *Basarabeasca* (12 400 loc.), *Anenii Noi* (11 700 loc.), *Leova* (10 800 loc.), *Criuleni* (9 500 loc.), *Teleneşti* (8 100 loc) şi *Şoldăneşti* (7 500 loc.).

Sectorul românesc al Euroregiunii Siret - Prut - Nistru este dominat de Iaşi, Piatra Neamţ, iar în perimetrul judeţului Vaslui, de binomul urban Vaslui - Bârlad.

Iaşi (290 422 loc., 2011), situat în sudul Câmpiei Jijiei Inferioare, pe râul Bahlui, reprezintă principalul centru de polarizare al sectorului euroregional românesc. Oraş cu veche şi bogată tradiţie culturală, capitală a Moldovei până în 1859, se situa la recensământul din 2011 pe locul al patrulea în ierahia urbană din România[50].

Cu o poziţie geografică avantajoasă, oraşul s-a dezvoltat mai întâi ca târg şi curte domnească (atestată în 1437), iar după 1950 ca centru industrial şi cultural: metalurgie feroasă (*Tepro*), construcţii de maşini (*Fortus* – utilaj greu, *Nicolina* – mecanică, *Agmus* – maşini unelte, *Asam* – piese auto), electrotehnică şi electronică (*Tehnoton*), ind. chimică (*Terom* – fibre sintetice, *Antibiotice* – produse farmaceutice, *Moldoplast* – prelucrare mase plastice), materiale de construcţii, prelucrarea lemnului (*Moldomobila*), textile (*Iaşitex* – ţesături, *Tomiris* – mătase, *Textila* – sfoară, saci şi pânză de iută), confecţii (*Iaşi Conf*), tricotaje (*Moldova Tricotaje*), produse alimentare etc. (Vlăsceanu, Ianoş, 1998). Industrializarea pe scară largă, după 1950, a atras importante fluxuri demografice din rural, oraşul înregistrând o creştere importantă (94 075 loc. în 1948, 342 994 loc. în 1992) în paralel cu extinderea fondului construit, urmată ulterior de un declin datorat restructurării industriei şi disponibilizărilor masive ce au generat fluxuri de reîntoarcere în rural sau plecări definitive din ţară.

Piatra Neamţ (85 055 loc., 2011), reşedinţă şi principalul centru polarizator al judeţului Neamţ este situat în Subcarpaţii Moldovei (Depr. Cracău - Bistriţa), la poalele Masivului Pietricica, la confluenţa Bistriţei cu râul Cuejdiu.

[50] După Bucureşti (1 660 713 loc.), Cluj-Napoca (301 534 loc.) şi Timişoara (294 469 loc.) (2011).

Situat pe o veche vatră de locuire geto-dacă (cetatea Petrodava este menţionată de Ptolemeu în sec. II), oraşul şi-a datorat dezvoltarea funcţiei de reşedinţă domnească (sec. XV - XVII), comercială (târg situat pe Drumul Bistriţei, ce asigura legăturile peste Carpaţi, plutărit pe Bistriţa). După al Doilea Război Mondial, oraşul s-a dezvoltat prin funcţia industrială: energie electrică (sistem de 13 microhidrocentrale pe Bistriţa, centrale electrice şi de termoficare), construcţii de maşini (*Mecanica Ceahlău*), ind. chimică (*Azochim* – îngrăşăminte chimice), materiale de construcţie (*Zonoceram* – produse ceramice), confecţii şi tricotaje (*Ema*), prelucrarea lemnului, hârtie şi cartoane, produse alimentare. La acestea se adaugă funcţia turistică, dată pitorescu peisajelor în care este amplasată aşezarea şi de obiectivele istorice, arheologice şi cultural-religioase din împrejurimi.

Vaslui (55 407 loc., 2011), reşedinţă a judeţului cu acelaşi nume, situat în Podişul Bârladului, s-a dezvoltat ca reşedinţă domnească, mai ales în timpul lui Ştefan cel Mare (1457 - 1504). Situarea la confluenţa hidrografică dintre Bârlad, Vasluet şi Racova a constituit un cadru propice pentru dezvoltarea aşezării ca târg.

Procesul de industrializare a început în 1939, prin construirea unei topitorii de cânepă şi s-a amplificat între 1965 şi 1985 prin construirea unor mari capacităţi de producţie din domeniul construcţiilor de maşini (*Mecanica*, *Amc*), ind. chimice (*Moldosin*), textile (*Vastex*, *Confecţii*, *Varotex*), materiale de construcţii şi prelucrarea lemnului, multe dintre acestea fiind în prezent dezafectate.

Bârlad (55 837 loc., 2011), constituie, împreună cu Vaslui, unul dintre principalele nuclee de polarizare din judeţul Vaslui. Situat pe dreapta râului Bârlad, la contactul dintre Colinele Covurluiului şi Colinele Fălciului, oraşul se numără printre cele mai vechi aşezări umane din Moldova, atestată documentar în 1174. Cu o funcţie cultural-artistică de veche tradiţie, oraşul a beneficiat de o puternică industrializare (*Rulmentul* – rulmenţi, *FEPA* – elemente pneumatice şi aparate de măsură, *Vigotex* – textile, *Abrom* – produse abrazive etc.), devenind mult timp cel mai mare oraş din judeţ.

Roman (50 713 loc., 2011), al doilea centru urban din judeţul Neamţ, situat la confluenţa Moldovei cu Siretul, pe un vechi drum comercial ce însoţea valea Siretului, aşezarea a evoluat ca târg în jurul unei cetăţi construite în vremea lui Roman I Muşat (1391 - 1394). Industrializarea din sec. XX, bazată pe metalurgie feroasă (*Petrotub* – ţevi din oţel), construcţii de maşini (*Umaro* – mecanică, *Fontax* – piese turnate prin fontă), chimie (*Polirom* – fire şi fibre poliamidice), materiale de construcţii (*Romanceram* – produse ceramice), tricotaje (*Smirodova*), confecţii (*Romer*) şi industrie alimentară a dat un puternic impuls dezvoltării oraşului.

La acestea se adaugă, în sectorul euroregional românesc, alte câteva oraşe, centre de polarizare locală, dintre care se evidenţiază *Huşi* (26 266 loc.) în jud. Vaslui şi *Târgu Neamţ* (18 695 loc.) în jud. Neamţ, celelate centre urbane (*Hârlău*, *Târgu Frumos* şi *Podu Iloaiei* în jud. Iaşi, *Roznov* şi *Bicaz* în jud. Neamţ, respectiv *Negreşti* şi *Murgeni* în jud. Vaslui) având sub 10 000 loc.

2.5.2. Potenţialul demografic aferent sectorului românesc (BM)

Cooperarea transfrontalieră se înscrie printre instrumentele polivalente importante care presupune deopotrivă mobilizarea resurselor financiare în cadrul unor proiecte comune. Obiectivele pe termen lung ale unor astfel de proiecte au ca finalitate crearea mai multor avantaje bilaterale, îmbunătăţirea infrastructurii fizice

şi economice, dezvoltarea resurselor umane ale regiunii, adâncirea legăturilor culturale şi educaţionale, pregătirea pentru aderarea la UE, protecţia mediului etc (Roşcovan, 2003).

După proclamarea independenţei (1991) şi recunoaşterea de către comunitatea internaţională, Republica Moldova a depus eforturi considerabile pentru stabilirea relaţiilor internaţionale, prin aderarea la organizaţii politice şi economice internaţionale, precum şi prin semnarea acordurilor bilaterale cu diferite ţări. Fiind o ţară mică, cu resurse naturale limitate, Republica Moldova nu-şi poate dezvolta economia decât integrându-se în structurile economice europene şi mondiale. În acest sens, eforturile de integrare în comunitatea internaţională au fost promovate atât la nivel central, cât şi la nivel regional prin intensificarea cooperării comunităţilor regionale cu structurile similare din ţările vecine, România şi Ucraina (Roşcovan, 2003).

Republica Moldova şi România, la nivel de colaborare între regiunile de frontieră au evoluat în funcţie de politica externă a fiecărui stat. Transformările politice şi social-economice complexe din sud-estul Europei au impulsionat această colaborare pe baza mai multor factori, cei mai importanţi fiind:

- poziţia geografică favorabilă. Euroregiunile formate între aceste state se află la intersecţia coridoarelor transnaţionale care leagă statele Europei Centrale cu cele Caucaz şi Asia Mijlocie, facilitând tranzitarea mărfurilor şi persoanelor;
- populaţia şi comunităţile din regiunile frontaliere sunt omogene din punct de vedere al unităţii lingvistice, de mentalitate, cultură şi tradiţii;
- reorientarea politicii externe a Republicii Moldova către Uniunea Europeană prin adoptarea Planului de acţiuni Republica Moldova – Uniunea Europeană, organizarea unei serii de întâlniri cu partenerii din UE atât în Republica Moldova, cât şi în ţările Uniunii Europene.
- extinderea Uniunii Europene spre est şi posibilitatea de a accesa fondurile UE prin elaborarea şi implementarea unor proiecte cu caracter transfrontalier în diverse domenii (social, economic, mediu, administraţie publică) (Guţuţui, Miron, 2006).

Euroregiunea Siret - Prut - Nistru, constituită în 2002, este cea mai „tânără" euroregiune şi întruneşte cel mai mare număr de unităţi administrativ-teritoriale dintre cele trei de la frontiera estică a României.

Comunele din cadrul Euroregiunii Siret - Prut - Nistru se încadrează în mare parte în categoria celor cu populaţie sub 5 000 locuitori. Cele mai mici din punct de vedere demografic sunt Cucuteni, Mădârjac, Bălteni, Bogdăniţa, Alexandru Vlahuţă şi Blăgeşti, cu populaţie cuprinsă între 1 300 şi 1 700 locuitori. La polul opus se situează unele comune din judeţele Iaşi - Holboca, Tomeşti, Belceşti, Ciurea, Deleni şi Neamţ - Săbăoani, cu mărimi cuprinse între 10 000 şi 12 000 locuitori.

În privinţa centrelor urbane, cel mai mare oraş este, conform datelor recensământului din 2011, Iaşi cu 290 422 loc., singurul care face parte din categoria oraşelor mari. Din categoria oraşelor mijlocii fac parte Piatra Neamţ, Vaslui, Bârlad, Roman cu populaţie cuprinsă între 50 000 şi 100 000 locuitori; pe treapta următoare se situează Paşcani şi Huşi, cu populaţie între 20 000 şi 50 000 loc, iar în categoria oraşelor mici se situează Târgu Neamţ, Târgu Frumos, Hârlău, Podu Iloaiei, Bicaz, Roznov, Negreşti şi Murgeni. Acestea deţin un loc distinct în

ierarhia urbană, formează baza piramidei urbane şi îndeplinesc funcţii teritoriale organizatorice în cadrul economiei naţionale, acelaşi rol putând fi îndeplinit şi în cadrul acestei euroregiuni.

Densitatea populaţiei. Concentrarea, element ce defineşte habitatul urban şi care-l deosebeşte radical de cel rural, rezultă din specificul activităţilor urbane. Deosebirile evidente în ceea ce priveşte densitatea populaţiei de la o localitate la alta au fost determinate atât de intensitatea diferită a dezvoltării socio-economice, de-a lungul timpului, cât şi de relieful Euroregiunii. Astfel, densităţi ridicate (peste 1 000 loc./km^2) se înregistrează în cazul municipiilor Bârlad (5 463,5 loc./km^2), Iaşi (3 048,4 loc./km^2), Roman (1 685,9 loc./km^2), Piatra Neamţ (1 098,4 loc./km^2) şi Vaslui (814 loc./km^2). Densităţi mari, cuprinse între 200 şi 400 loc./km^2, pot fi întâlnite şi în cazul unor comune, precum Tămăşeşti, Săbăoani (jud. Neamţ) sau Gherăeşti, Dolţeşti, Holboca, Ciurea (jud. Iaşi). La polul opus, densitatăţi scăzute, sub 50 loc./km^2, sunt înregistrate în cazul a 73 de unităţi administrative, dispersate destul de echilibrat pe teritoriul celor 3 judeţe componente ale sectorului românesc al Euroregiunii. Densitatea minimă (8,8 loc./km^2) este în comuna Tarcău din judeţul Neamţ, datorită reliefului montan cu grad mare de fragmentare (Fig. 24).

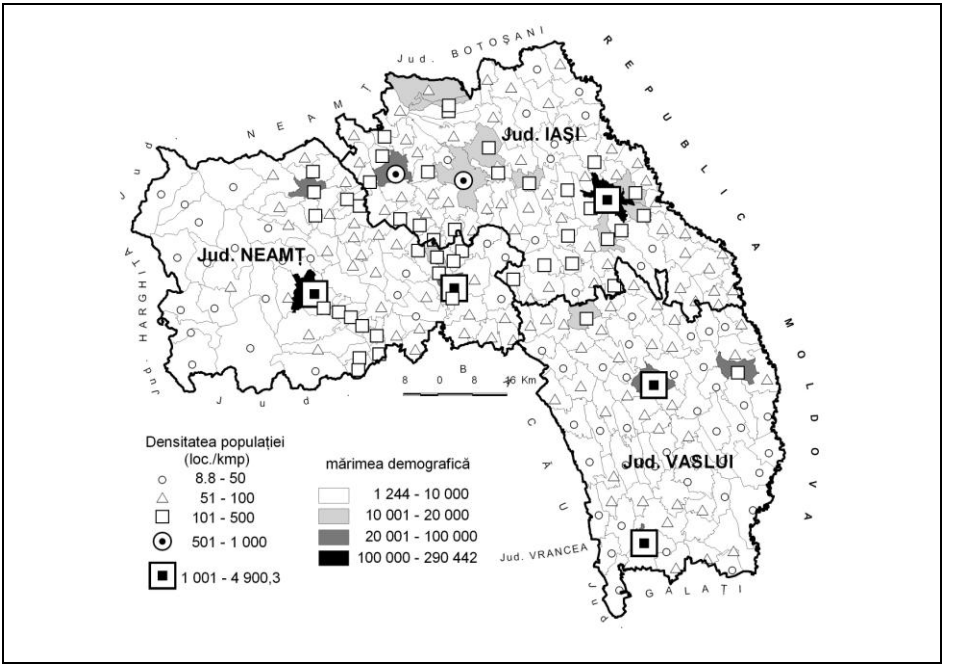


Figura 24. **Mărimea demografică şi densitatea populaţiei** (2011).

Natalitatea a prezentat fluctuaţii de-a lungul timpului, în funcţie de factorii care au influenţat-o, de intervenţiile brutale în comportamentul firesc al comunităţilor. Politica partidului comunist a era orientată spre asigurarea unui spor demografic normal al populaţiei, astfel că valorile au fost ridicate până în 1990. Ulterior valorile au scăzut, însă regiunea estică a ţării este recunoscută totuşi ca având cele mai ridicate valori ale ratei natalităţii.

Recensământul din 2011 consemna o variaţie cuprinsă între 2,8‰ în

comuna Moldoveni (jud. Neamţ) şi 27,5‰ în comuna Băceşti (jud. Vaslui). Cele mai scăzute valori (sub 10‰) se înregistrau în 57 unităţi administrative, cele mai multe fiind localizate în judeţele Neamţ şi Vaslui. Valori ridicate, peste 20‰, erau caracteristice pentru 16 unităţi administrative, situate mai ales în partea nord-vestică şi vestică a Podişului Central Moldovenesc.

Mortalitatea a variat, conform recensământului din 2011, pe un ecart cuprins între 5,2‰ în comuna Tomeşti (judeţul Iaşi) şi 29,6‰ în comuna Alexandru Vlahuţă (judeţul Vaslui). Cele mai mici valori (sub 10‰) s-au înregistrat în 55 unităţi administrative, reprezentând 23,2% din numărul total al acestora la nivelul euroregiunii. Valori de peste 20‰ se înregistrau în 11 unităţi administrative, dintre care 5 în jud. Vaslui. Majoritatea unităţilor administrative (171, 72,2% din numărul total) au valori ale mortalităţii cuprinse între 10 şi 20‰.

Similar natalităţii şi mortalităţii, dinamica bilanţului natural al populaţiei a variat în funcţie de politicile demografice, economice şi sociale avute de diferitele regimuri politice care s-au succedat la conducerea ţării, în special după al Doilea Război Mondial. Până la începutul secolului al XXI-lea, bilanţul natural a urmat o curbă descendentă, astfel că în anul 2006, 127 unităţi administrative (53,6% din totalul acestora la nivelul euroregiunii Siret - Prut - Nistru) au înregistrat valori negative. Dacă pe ansamblul ţării *sporul natural* prezintă variaţii de la an la an, la nivelul judeţelor şi localităţilor diferenţele sunt mari. Astfel, în timp ce de regulă localităţile din vestul şi centrul ţării au înregistrat descreşteri masive de populaţie, în judeţele estice şi sudice ale ţării, acest fenomen înregistrează o dinamică mai lentă. La nivelul sectorului românesc al euroregiunii, în 2006 bilanţul natural a variat între -17,9‰ în comuna Moldoveni (jud. Neamţ) şi 16,4‰ în comuna Todireşti (jud. Vaslui) (Fig. 25).

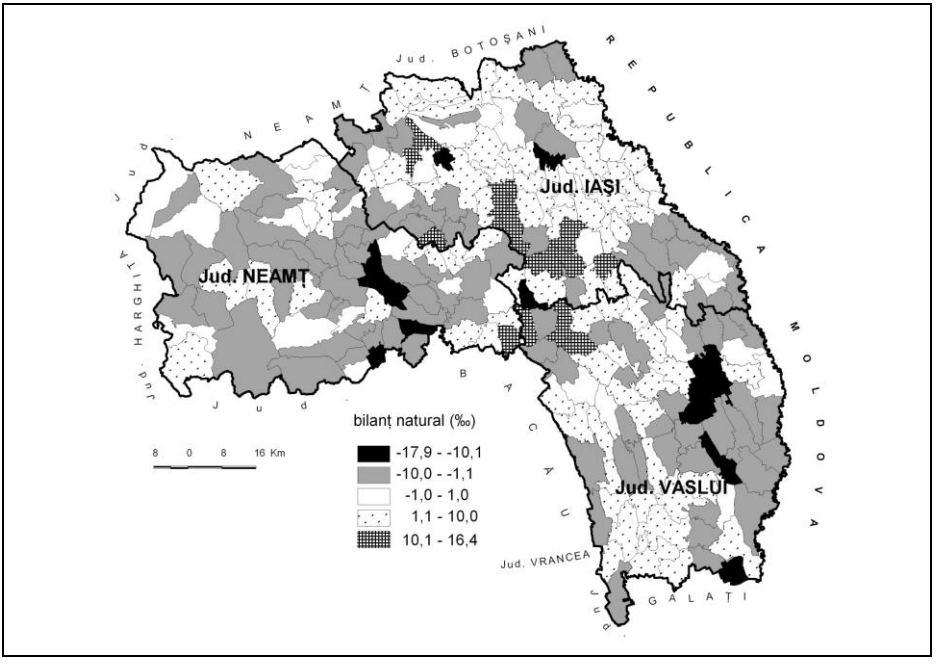


Figura 25. **Bilanţul natural al populaţiei** (2011).

Cele mai mici valori (cuprinse între -10 şi -15‰) caracterizau 11 comune, cinci dintre acestea fiind în judeţul Vaslui. Valori apropiate de 0‰ s-au înregistrat în 44 localităţi. La polul opus, valori peste 15‰ au înregistrat comunele Voineşti, Sineşti (jud. Vaslui) şi Băceşti (jud. Iaşi).

Migraţia populaţiei are o serie de efecte în plan demografic, economic şi social atât pentru regiunile de plecare, cât şi pentru cele de sosire. Intre acestea se evidenţiază redistribuirea teritorială a populaţiei, precum şi schimbarea structurilor pe sexe şi pe grupe de vârstă.

Deplasările de populaţie au ca raţiune la bază de obicei prezenţa unor arii dezvoltate pe de o parte şi a altora în declin, pe de altă parte. Astfel, primele au tendinţa de a realiza un deficit de forţă de muncă pe care îl va atrage din zonele înconjurătoare sau mai îndepărtate, în timp ce al doilea tip se caracterizează printr-un excedent de forţă de muncă ce va fi atras de regiunile cu dinamică accelerată.

În ceea ce priveşte *sosiţii*, valorile au variat între 5,4‰ în comuna Dămuc (jud. Neamţ) şi 58‰ în Miroslava (jud. Iaşi). Valori scăzute ale sosiţilor, sub 10‰, caracterizează 57 localităţi, concentrate cu precădere în judeţul Vaslui. Cele mai mari valori ale sosiţilor sunt în comunele din jurul oraşelor mari şi mijlocii – Iaşi, Piatra Neamţ, Vaslui, Bârlad şi Roman.

În privinţa *plecaţilor* la nivel de localitate valoarea maximă s-a înregistrat în Moldoveni (8,9‰), iar cea minimă în comuna Alexandru Vlahuţă (33,4‰). Cele mai multe localităţi (105) erau cuprinse în intervalul de variaţie 15 - 20‰. Cu valori sub 10‰ erau 10 unităţi administrative, iar la polul opus, cu valori mai mari (între 20 şi 30‰) erau 45 localităţi.

În anul 2011 repartiţia *bilanţului migrator* aduce schimbări faţă de ultimul deceniu al secolului trecut ca urmare a diminuării mişcărilor de populaţie (Fig. 26). Astfel, valori maxime sunt în Miroslava (43,0‰), Dumbrava, Bârnova, Muntenii de Jos (între 19,6 şi 18,5‰) iar minime în comunele Focuri, Viişoara, Brusturi, Laza, Coarnele (între -20,9 şi -17,0‰).

Bilanţul total al populaţiei, stabilit ca diferenţă între bilanţul natural şi cel migratoriu, a variat între -23,9‰ în comuna Tansa şi 47,6‰ în comuna Miroslava, ambele situate în judeţul Iaşi (Fig. 27).

Valori negative au fost în 157 localităţi (66,2% din numărul total la nivel de euroregiune), restul de 80 localităţi (33,8%) înregistrând valori pozitive sau egale cu 0. Din total, se evidenţiază 22 unităţi administrative cu valori între -1,0 şi 1,0‰, ceea ce înseamnă valori aproximativ egale între soldul natural şi cel migratoriu. Valori maxime (între 20,9 şi 25,2‰) au fost în comunele Rediu, Bârnova, Aroneanu, Popricani din jud. Iaşi, iar valori minime (între -20,8 şi 22,4‰) în comunele Alexandru Vlahuţă (jud. Vaslui), Focuri şi Cucuteni (jud. Iaşi).

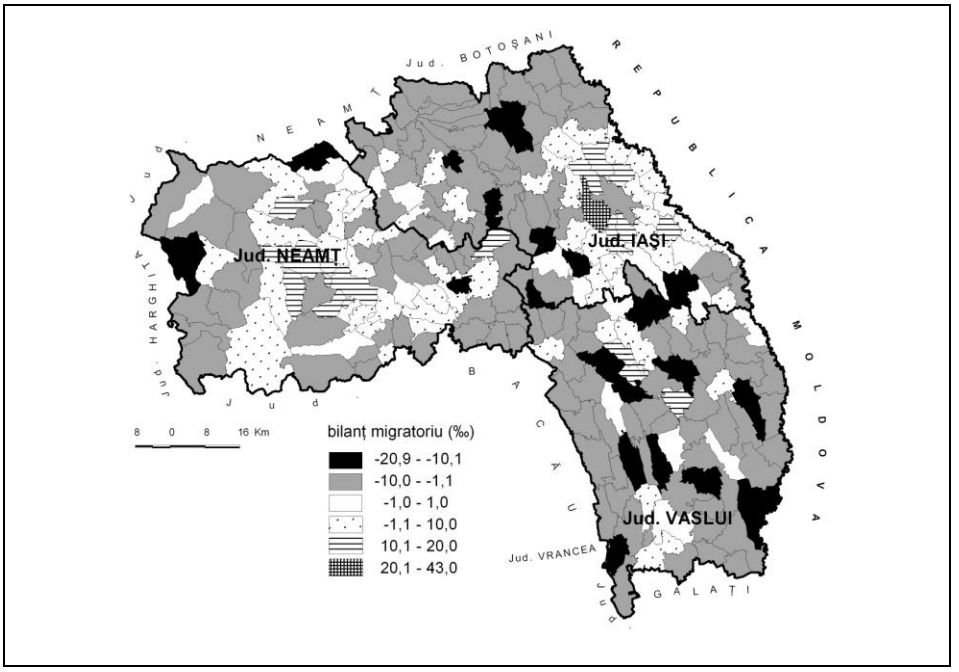


Figura 26. **Bilanţul migratoriu al populaţiei** (2011).

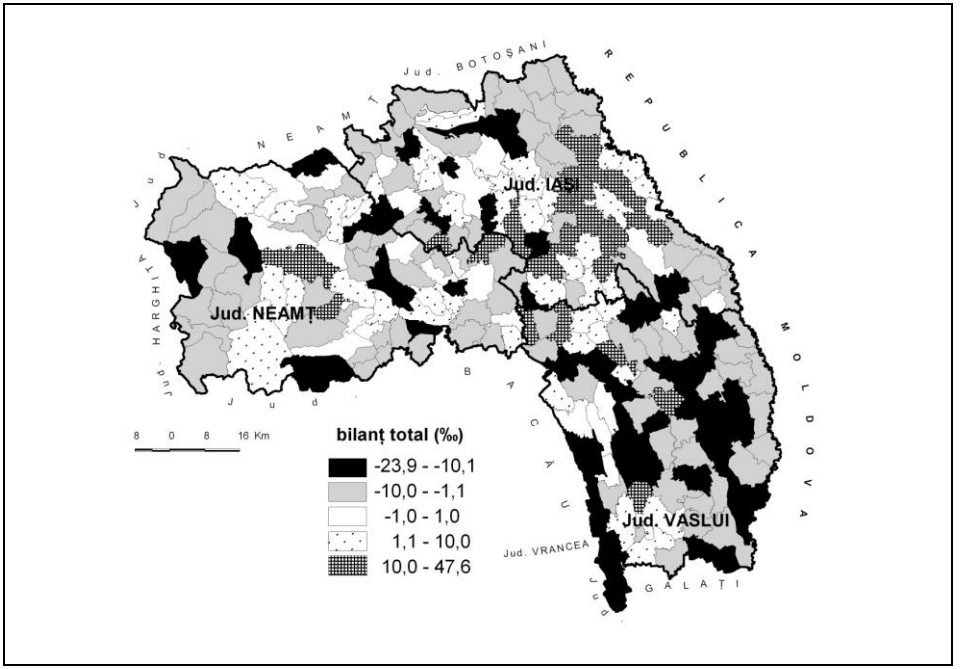


Figura 27. **Bilanţul total al populaţiei** (2011).

2.6. Euroregiunea Prutul Superior. Studiu de caz: Potenţialul demografic al sectorului românesc (RS, DN)

2.6.1. Caracterizare generală (RS)

Euroregiunea Prutul Superior (Prutul de Sus) este suprapusă în mare parte bazinului superior al acestei artere hidrografice şi alătură judeţele Botoşani şi Suceava (România), raioanele moldoveneşti Briceni, Edineţ, Făleşti, Glodeni, Ocniţa şi Râşcani, respectiv regiunile ucrainene Cernăuţi şi Ivano-Frankivsk (Tab. 10).

În pofida unui potenţial ridicat de cooperare transfrontalieră, permeabilitatea frontierei de-a lungul Prutului se realizează doar pentru traficul auto, doar pe baza a două sisteme de aşezări dublete: Rădăuţi Prut - Lipcani şi Stânca - Costeşti, lipsa acestora fiind determinată de prezenţa lacului de la Stânca - Costeşti (Fig. 28).

Figura 28. **Euroregiunea Prutul Superior**.
1. Nuclee de polarizare regională, 2. Nuclee de polarizare locală, 3. Conexiuni transfrontaliere : 3 a. Trafic inter-naţional, 3 b. Mic trafic de frontieră, 4. Aeroporturi, 5. Frontiere, 6. Limite administrative.

La nivelul Euroregiunii, cele mai mari oraşe sunt situate în sectorul ucrainean: *Cernăuţi* şi *Ivano-Frankivsk*, urmate de reşedinţele celor două judeţe din sectorul românesc (*Botoşani* şi *Suceava*) şi de alte câteva oraşe, unele declarate municipii, care depăşesc 20 000 locuitori: *Dorohoi* în jud. Botoşani, respectiv *Fălticeni* şi *Rădăuţi* în jud. Suceava. În sectorul moldovenesc, singurul oraş cu peste 20 000 de locuitori este *Edineţ*.

Cernăuţi (Cernivţi) (259 419 loc., 2013), centrul administrativ al regiunii ucrainene cu acelaşi nume, este principalul centru polarizator al jumătăţii de nord a Bucovinei. Oraş românesc între 1918 şi 1940, a fost ocupat de trupele sovietice în iunie 1940, recucerit de România în alianţă cu Germania naţionalist-socialistă, între 1941 şi 1944 şi reanexat de URSS la 30 martie 1944, intrând în componenţa RSS Ucrainene.

Cu o structură etnică dominată de evrei (37,9%), români (27%) şi germani (14,5%) în 1930, oraşul cunoaşte sub regimul sovietic drama deportărilor, structura etnică fiindu-i radical modificată, astfel că la primul recensământ ucrainean din 2001 populaţia oraşului a ajuns să fie net dominată de ucraineni (79,8% din populaţia totală), urmaţi de ruşi (11,3%) şi români (inclusiv „moldoveni") (6,08%), în vreme ce ponderea evreilor s-a redus la doar 0,55%.

In paralel cu dezvoltarea industrială, oraşul a devenit şi un important nod de comunicaţii, dispunând şi de aeroport internaţional, dar şi centru cultural, universitar şi turistic.

Ivano-Frankivsk (226 124 loc., 2013), centru administrativ regional, este principalul nucleu de convergenţă din extremitatea nord-vestică a Euroregiunii având însă o importanţă secundară pentru conexiunile transfrontaliere cu România şi Republica Moldova.

Dezvoltat pe locul unei vechi fortificaţii poloneze, atestată la 1650, a făcut parte succesiv din Polonia, Imperiul Austriac şi Austro-Ungar, URSS, iar din 1991 face parte din Ucraina. Până în 1962 s-a numit Stanislav. Vicisitudinile istoriei au determinat dese mutaţii în structura etnică a oraşului, aceasta fiind dominată de slavi (în sec. XVIII), de evrei (în sec. XIX şi la începutul sec. XX), de polonezi (la recensământul din 1921), ulterior de ucraineni şi ruşi.

Funcţia iniţială a oraşului, de apărare, a fost treptat înlocuită de cea comercială şi meşteşugărească, asociată cu cea industrială şi cultural-ştiinţifică.

Centre de polarizare locală, importante pentru conexiunile transfrontaliere din sectorul ucrainean al Euroregiunii Prutul Superior sunt orăşelele *Storojineţ* (Storozhynets) (14 506 loc), *Hotin* (Khotyn) (9 762 loc.), *Adâncata* (Hlyboka) (9 223 loc)[51], *Zastavna* (8 510 loc.), *Noua Suliţă* (Novoseliţa) (7 892 loc.), *Vijniţa* (Vyzhnytsia) (4 580 loc.), *Putila* (Putyla) (3 265 loc) şi, nu în ultimul rând, *Herţa* (Hertsa) centrul administrativ al ţinutului şi raionului cu acelaşi nume (2 130 loc. - preponderent români) (toate în sectorul aferent frontierei cu România), respectiv *Secureni* (Sokyriany) (9 683 loc.) şi *Chelmenţi* (Kelmenetsi) (7 700 loc.) în sectorul aferent frontierei cu Rep. Moldova.

În sectorul românesc se detaşează oraşele reşedinţă de judeţ: *Botoşani* şi *Suceava*, urmate la mare distanţă de *Fălticeni*, *Dorohoi* şi *Rădăuţi* (cu mărimi cuprinse între 20 000 şi 30 000 loc.), respectiv *Câmpulung Moldovenesc*, *Vatra Dornei*, *Gura Humorului* şi *Vicovu de Sus* (între 10 000 şi 20 000 loc.).

Botoşani (106 847 loc.[52]), situat la contactul dintre Podişul Sucevei şi Câmpia Moldovei, la o răspântie de vechi drumuri comerciale, îşi datorează dezvoltarea funcţiei de târg, renumit mai ales pentru comerţul cu făină şi grâne. Acesteia i s-a asociat pe parcursul timpului cea culturală (şcoală domnească în 1759, liceu în 1859, teatru în 1914), meşteşugărească, iar între 1950 şi 1990,

[51] Date în anul 2007.
[52] Datele referitoare la populaţia oraşelor din sectorul românesc al Euroregiunii sunt de la recensământul din 2011.

industrială (construcţii de maşini - *Mecanex*; electrotehnică - *Electrocontact*, *Alcor*; chimie - *Anca*, *Firmelbo*; prelucrarea lemnului - *Madexim*; textile - *Moldova*, *Armonia*, *Integrata de In*; confecţii - *Rapsodia*; tricotaje - *Jatex*, ind. alimentară) (Vlăsceanu, Ianoş, 1998), fapt ce i-a atras o importantă creştere demografică (29 145 loc. în 1948, 126 204 loc în 1992).

Restructurarea industriei după 1990 a determinat şomaj şi fluxuri de reîntoarcere în rural sau plecări definitive din ţară.

Suceava (92 121 loc.), este avantajat faţă de Botoşani prin potenţialul de poziţie, fiind ultimul mare oraş pe magistralele feroviară şi rutieră ce însoţesc valea Siretului. Veche aşezare urbană, atestată încă din 1388, când a devenit capitală a Moldovei, oraşul s-a dezvoltat prin funcţia sa de curte domnească, devenind, până în secolul al XVI-lea, cel mai important centru economic, politic şi cultural al Moldovei.

Mutarea capitalei la Iaşi, în a doua jumătate a secolului al XVI-lea, a marcat începutul unei perioade de declin a oraşului până la mijlocul sec. XX, când au fost puse bazele industrializării masive: construcţii de maşini (*Mes*, *Rulmentul*, *Mefitex*), chimie (*Famos* – fire şi fibre artificiale), prelucrarea lemnului (*Mobstrat*), celuloză şi hârtie (*Ambro*), sticlărie de menaj (*Stimas*), textile (*Integrata de lână*, *Zimbrul*, *Confecţia*), pielărie şi încălţăminte (*Modin*), ind. alimentară (Vlăsceanu, Ianoş, 1998), multe dintre aceste unităţi industriale încetându-şi activitatea după 1990, fapt ce a determinat şomaj şi o scădere demografică.

Fălticeni (25 723 loc.), aşezare relativ nouă (atestată la 1780) s-a dezvoltat prin funcţia sa comercială (târg), asociată, după 1950, cu cea industrială (prelucrarea lemnului, sticlărie pentru menaj, textile şi tricotaje, ind. alimentară).

Dorohoi (24 309 loc.), al doilea centru urban din jud. Botoşani, a evoluat ca târg, punct vamal şi nod de cale ferată şi centru industrial după 1950 (construcţii de maşini, materiale de construcţii, prelucrarea lemnului, sticlărie, ind. alimentară).

Rădăuţi (23 822 loc.), situat în Podişul Sucevei s-a dezvoltat mai întâi ca târg iar sub stăpânirea austriacă (1775 - 1918) apar primii germeni ai industriei: fabrică de spirt şi prima fabrică de hârtie din Bucovina (Vlăsceanu, Ianoş, 1998). Dezvoltarea industriei după al Doilea Război Mondial (construcţii de maşini, exploatarea şi prelucrarea lemnului, tricotaje, ind. alimentară) a antrenat şi o importantă creştere demografică.

Câmpulung Moldovenesc (16 722 loc.), situat în depresiunea intramontană cu acelaşi nume, pe o cale ferată şi şosea transcarpatică intens circulată, şi-a datorat dezvoltarea de-a lungul timpului acestei poziţii geografice avantajoase care i-a favorizat funcţia comercială, dar şi economiei forestiere, oraşul devenind un important centru al industriei lemnului.

Vatra Dornei (14 429 loc.), situat la confluenţa Dornei cu Bistriţa Aurie, în depresiunea intracarpatică cu acelaşi nume, şi-a datorat dezvoltarea funcţiei turistice, oraşul devenind din a doua jumătate a secolului al XIX-lea o importantă staţiune balneoclimaterică.

Gura Humorului (13 667 loc.), dezvoltat mai întâi ca târg lângă mănăstirea Humorului, a fost racordat la reţeaua feroviară în 1888 şi a devenit reşedinţă de judeţ în 1893 şi oraş în 1904. Economia, bazată până în 1990 pe industrie (combinat minier, chimie, exploatarea şi prelucrarea lemnului, textile, alimentară), tinde din ce în ce mai mult să se orienteze către serviciile turistice.

Vicovu de Sus (13 308 loc.), unul dintre cele mai noi oraşe ale judeţului Suceava (declarat ca atare în 2004) este situat în depresiunea Rădăuţi, în apropierea frontierei cu Ucraina. Istoria sa este legată de cea a mănăstirii Putna, din apropiere, iar în 1940 trasarea frontierei s-a făcut chiar prin localitate, separând vatra acesteia care a rămas în România de moşia care a fost atribuită URSS (ulterior Ucrainei). Principala unitate industrială din oraş este fabrica de încălţăminte *Marelbo*.

Reţeaua urbană din sectorul românesc al Euroregiunii este completată de o serie de oraşe mici, unele cu veche tradiţie urbană, a căror populaţie nu depăşeşte însă 10 000 locuitori, ce constituie nuclee de polarizare locală: *Dolhasca*, *Liteni*, *Salcea*, *Siret*, *Cajvana*, *Broşteni*, *Frasin*, *Milişăuţi* şi *Solca* (în jud. Suceava), respectiv *Darabani*, *Flămânzi*, *Săveni*, *Ştefăneşti* şi *Bucecea* (în jud. Botoşani).

Cele cinci raioane ce alcătuiesc sectorul moldovenesc al Euroregiunii se caracterizează prin oraşe mici, centre de polarizare locală, singurul care depăşeşte plafonul demografic de 20 000 locuitori fiind *Edineţ*.

Edineţ (20 200 loc., 2013), atestat documentar din 1431, s-a dezvoltat ca târg în secolul al XIX-lea, ulterior centru comercial şi industrial (prelucrarea lemnului – *Agromaş SA*, textile – *Modern SA*, vinificaţie, conserve etc). Funcţia cultural-turistică întregeşte profilul oraşului.

Făleşti (17 900 loc., 2013), atestat tot din perioada voievodatului Moldovei (1429), s-a dezvoltat tot prin funcţia comercială (târg), asociată ulterior cu cea meşteşugărească. Industria a completat profilul funcţional urban, fiind reprezentată printr-o fabrică de zahăr (*Sudzuker - Moldova SA*) şi câteva mici unităţi din domeniul construcţiilor de maşini (*Mus SA*), avicultură şi vinificaţie.

Celelalte oraşe nu depăşesc 15 000 locuitori: *Râşcani* (14 300 loc.), *Glodeni* (11 600 loc.), *Ocniţa* şi *Briceni* (ambele cu circa 9 300 loc).

2.6.2. Potenţialul demografic aferent sectorului românesc (DN)

Sectorul românesc al Euroregiunii „Prutul Superior" cuprinde judeţele Suceava şi Botoşani, cu o suprafaţă totală de 13 539 km^2, aceasta reprezentând 32% din suprafaţa totală a Euroregiunii. Cele două judeţe totalizau 1 047 436 locuitori la recensământul din 2011, localizaţi în 23 oraşe şi 168 de comune cu 712 de sate. Majoritatea comunelor au o populaţie cuprinsă între 2 000 şi 5 000 loc., însă valorile maxime, cuprinse între 5 000 – 10 000 loc., se întâlnesc cu precădere în judeţul Suceava, iar comunele cele mai mici, sub 2 000 loc., sunt localizate tot pe raza judeţului Suceava, în special în extremitatea sa vestică, datorită suprafeţelor mari ocupate de relieul montan (Fig. 29).

Din punct de vedere al densităţii populaţiei, pe ansamblu valoarea medie este de 83 loc./km^2, sub media pe ţară, de 90,7 loc./km^2.

Favorabilitatea condiţiilor naturale din regiune, bazată pe diversitatea acestora, a oferit populaţiei posibilităţi relativ bune de habitat, care s-au concretizat, în timp, prin menţinerea unor densităţi mari la nivelul judeţelor componente (Botoşani 91,6 loc./km^2, Suceava 82,5 loc./km^2), în 2011. Diversitatea orografică, prin prezenţa Carpaţilor Orientali, a Obcinelor bucovinene şi a formaţiunilor de podiş (Podişului Sucevei), completată de relieful de şes din Câmpia Jijiei şi de luncă în Lunca Prutului, apoi varietatea resurselor naturale (de

apă – râuri, izvoare minerale şi termale; de vegetaţie – păduri, păşuni), varietatea solului, toate acestea au condiţionat într-o mare măsură repartiţia teritorială a populaţiei şi aşezărilor umane. La nivelul unităţilor fizico-geografice, cele mai mari densităţi de populaţie, peste media regiunii, se întâlnesc în aria colinară şi de podiş, cu şi în lungul celor două văi principale Siret şi Prut, îndeosebi pe teritoriul judeţului Suceava. Densităţile medii de populaţie, evidenţiază valori ridicate în mediul urban şi în spaţiul rural adiacent oraşelor.

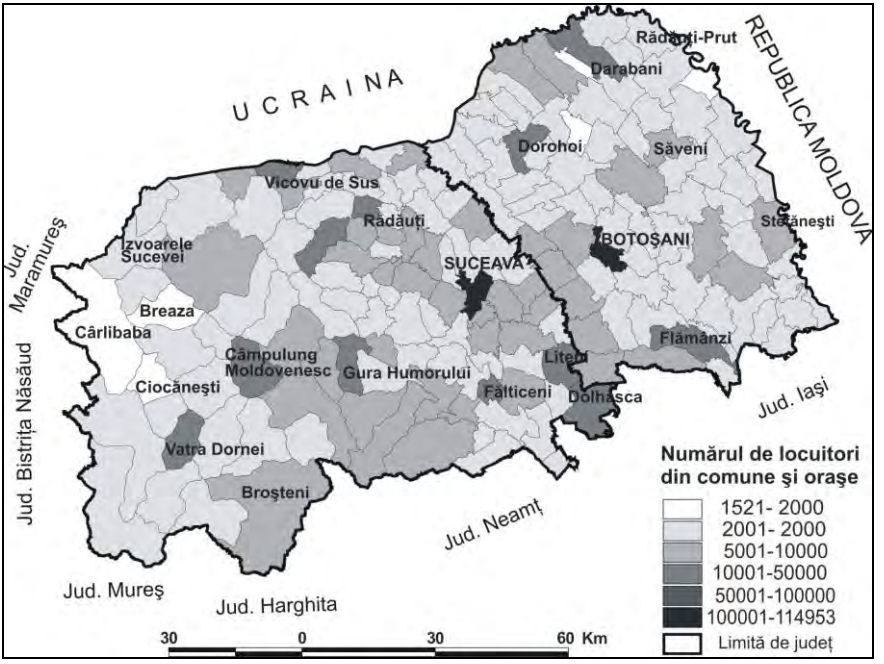


Figura 29. **Repartiţia teritorială a populaţiei** (2011).

Clasele medii ale densităţii populaţiei variază între 50 şi 500 loc./km^2, determinând grupări de comune cu valori foarte mici sub 50 loc./km^2, în extremitatea de vest, pe teritoriul montan al judeţului Suceava. Comunele cu densităţi relativ mari, între 200 - 500 loc./km^2, sunt grupate îndeosebi în judeţul Suceava, de-o parte şi de altă a văii Siretului. Astfel, comunele cu densităţi mari (de peste 150 loc./km^2) sunt: Ipoteşti, Dumbrăveni, Iaslovăţ, Vereşti, Baia, Satu Mare, Bogdăneşti, Bâlca, Păltinoasa. Aceste valori sunt datorate şi dezvoltării economice mai puternice a judeţului, precum şi concentrării populaţiei în jurul oraşelor mari: Suceava, Botoşani, Rădăuţi şi Fălticeni.

Densităţi mai mari ale populaţiei se întâlnesc şi de-a lungul principalelor căi de comunicaţie, în zonele de influenţă urbană din culoarul Siretului. Cele mai mari valori le înregistrează oraşele Botoşani – 2 854 loc./km^2 şi Suceava – 2 050 loc./km^2, urmate de Fălticeni 1 064 loc./km^2, Rădăuţi 913 loc./km^2 şi Dorohoi 523 loc./km^2 (Fig. 30).

Densităţile moderate sau medii, între 51 şi 100 loc./km^2, au o largă răspândire în judeţul Botoşani (în 52% dintre localităţi), dar caracterizează şi comunele din estul judeţului Suceava, majoritatea fiind situate în lungul văilor, în

zona de podiş şi câmpie. În regiunea analizată sunt în total 62 comune şi oraşe cu valori medii ale densităţii.

Schimbările economice şi sociale produse după 1990 au atras deopotrivă schimbări importante şi în evoluţia fenomenelor demografice, în numărul şi structura populaţiei.

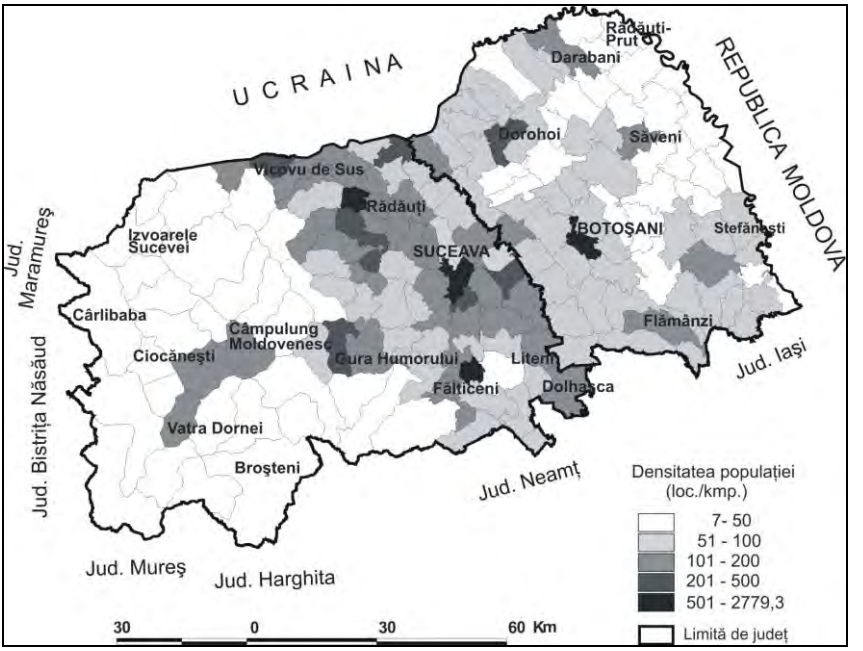


Figura 30. **Densitatea populaţiei** (2011).

Sub aspect demografic, se înregistrează o scădere continuă a numărului de locuitori, iar în structura demografică o îmbătrânire accentuată a populaţiei, indicele de natalitate marcând valori sub media naţională. Cele mai mici valori, atât din punct de vedere al numărului de locuitori, cât şi din punct de vedere al densităţii populaţiei şi al indicatorilor demografici se înregistrează în extremitatea vestică a regiunii.

Datorită grupării obiectivelor industriale la nivelul oraşelor şi a unor oportunităţi de angajare apărute în ultimii ani se observă o anumită concentrare a populaţiei în mediul urban, îndeosebi în reşedinţele de judeţ. Astfel, în judeţul Botoşani, populaţia urbană deţine un procent de 42% din totalul populaţiei, iar în judeţul Suceava, de 43%.

Structura populaţiei pe sexe arată preponderenţa populaţiei masculine atât în mediul urban, cât şi în cel rural, ponderea populaţiei feminine remarcându-se în toate judeţele Euroregiunii.

Semnificativi în analiza evoluţiei demografice sunt indicatorii ce vizează natalitatea, mortalitatea şi sporul natural al populaţiei, aceştia fiind influenţaţi la rândul lor de condiţiile economice şi de dezvoltarea serviciilor medicale, sau mai bine spus de lipsa acestora, mai ales în mediul rural. Ratele mici ale natalităţii şi mari ale mortalităţii se întâlnesc mai ales în judeţul Suceava, în extremitatea de vest, unde potenţialul demografic este mai scăzut, îndeosebi în aria montană.

Cele mai frecvente valori ale natalităţii sunt cele medii, cuprinse între 10,1‰ şi 15‰ (care sunt prezente în 45% din localităţile Euroregiunii), precum şi cele mici, sub 10‰, acestea din urmă fiind întâlnite în 35% din localităţi, atât în partea montană a judeţului Suceava cât şi în lungul văii Prutului, în judeţul Botoşani. Valori maxime, de peste 15‰, se întâlnesc în mediul urban din judeţul Suceava, la Cajvana şi Vicovu de Sus, precum şi în unele localităţi rurale ca Voitinel (29,9‰), Valea Moldovei (29,3‰), Copalău (22,3‰), Volovăţ (18,8‰), Isalovăţ (18,5‰), Pătrăuţi (17,9‰), Suceviţa (17,5‰), Burla (16,5‰), Arbore (15,7‰) etc. (Fig. 31).

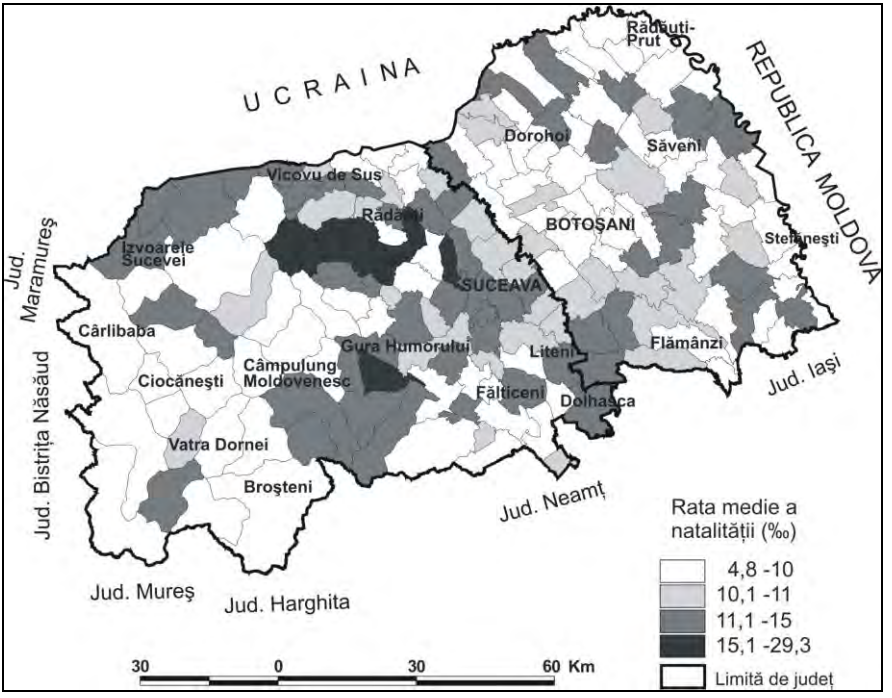


Figura 31. **Natalitatea** (2011).

În ceea ce priveşte mortalitatea, valorile cele mai mari, cuprinse între 15,1‰ şi 27,3‰, sunt întâlnite cu precădere în judeţul Botoşani, în peste două treimi din comune, dar şi în partea estică a judeţului Suceava. La polul opus se remarcă comunele ce deţin cele mai mici valori ale mortalităţii, între 6 şi 12‰, grupate în jud. Suceava (Fig. 32).

Sectorul românesc al Euroregiunii Prutul Superior prezintă un model demografic asemănător cu cel naţional, structura deceselor evidenţiind, pe primul loc ca pondere, bolile aparatului circulator, tumori, boli ale aparatului respirator, boli digestive şi infecţioase.

Mortalitatea, atât la la nivelul Euroregiunii, cât şi la nivelul majorităţii judeţelor care o alcătuiesc, depăşeşte natalitatea, ceea ce întăreşte, încă o dată, ideea că ne confruntăm cu o accentuare a procesului de îmbătrânire a populaţiei în special în mediul rural. Traectoria acestui indicator din 2000 până în 2011 a fost aproape aceeaşi, valorile fiind ascendente în majoritatea localităţilor.

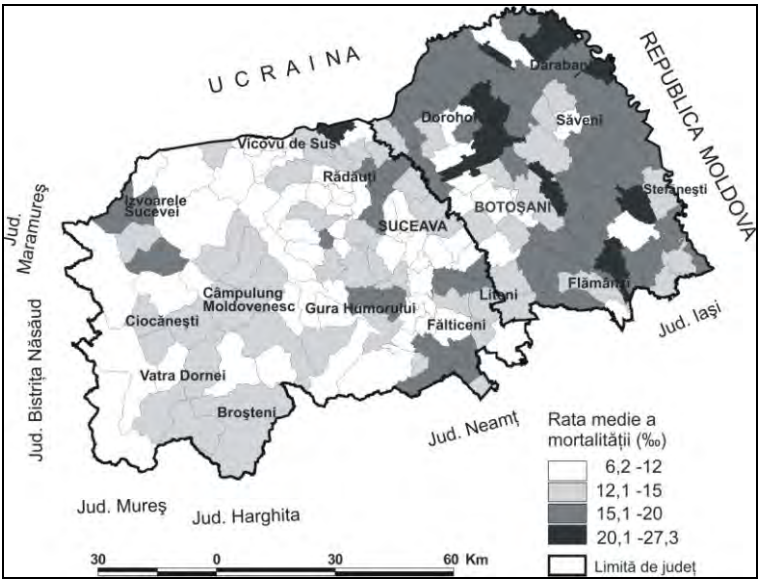


Figura 32. **Mortalitatea generală** (2011).

Sporul natural la nivelul ţării a fost pozitiv numai până în 1991, apoi a scăzut rămânând la valori negative, până la -2,7‰ în 2002 şi -2,6‰ în 2011. În profil teritorial, la nivelul unităţilor administrative componente ale Euroregiunii Prutul Superior sporul natural rămâne constant pozitiv în judeţul Suceava (7,5‰ în 1990 şi 0,5‰ în 2011), iar în judeţul Botoşani trece la valori negative din 2002 (5,7‰ în 1990 şi -3,3‰ în 2011) (Fig. 33).

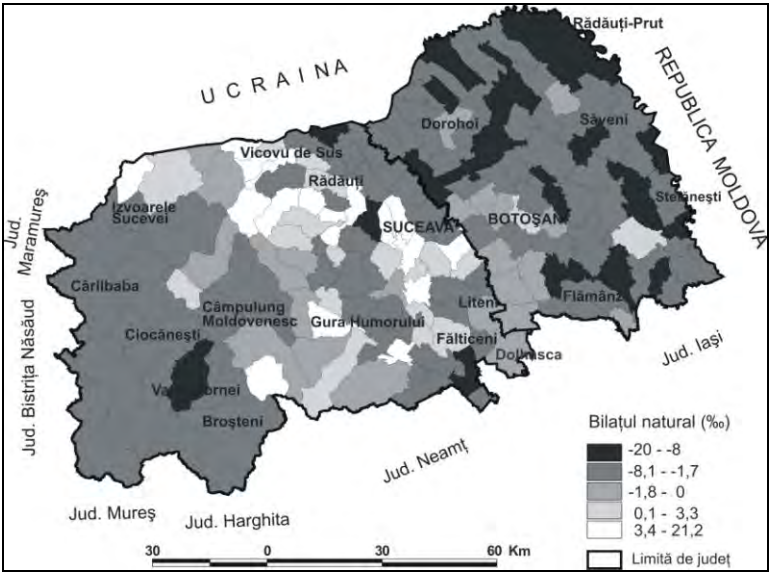


Figura 33. **Sporul natural** (2011).

În localităţile celor două judeţe, sporul natural înregistrează atât valori pozitive, cât şi valori negative. Valorile pozitive sunt cuprinse între 0 şi 22,2‰ şi sunt mai mari în localităţile unde şi ratele natalităţii înregistrează valori ridicate: în localităţile din estul judeţului Suceava, din Podişul Sucevei şi din lungul Văii Siretului. Valorile negative ale sporului natural sunt prezente în două treimi din localităţile celor două judeţe, oscilând valoric între 0,1‰ în Dolhasca şi -20,4‰ în Corlăţeni, fiind predominante în judeţul Botoşani.

Cât priveşte repartiţia pe medii, valorile negative maxime ale sporului natural se înregistrează în mediul rural, acolo unde serviciile de asistenţă socială sunt mai precare, în timp ce în mediul urban se constată şi o migrare a tineretului din mediul rural. Valori intermediare ale sporului natural negativ, cuprinse între -8‰, până la -21‰ sunt în 24 comune din judeţul Botoşani (Dobriceni, Cordareni, Brăeşti, Păltiniş, Corlăţeni, Nicşeni, Rădăuţi Prut, Unteni, Suharău, Mihălăşeni, Viişoara) şi în numai 5 comune din jud. Suceava (Dorna-Arini, Dărmăneşti, Forăşti, Bălăceana şi Muşeniţa).

Migraţia, a treia componentă a evoluţiei populaţiei, cuprinde o arie extrem de complexă de manifestare. Ca fenomen social, migraţia din ultimele două decenii a afectat îndeosebi populaţiă tânără şi adultă (atrasă de condiţiile de viaţă şi de muncă oferite de marile centre urbane) din mediul rural spre cel urban acest fenomen având implicaţii şi structura pe grupe de vârstă, conducând la accentuarea fenomenului de îmbătrânire demografică în mediul rural. Fluxurile migraţiei interne joacă un rol important în configuraţia tipologiilor demografice regionale. Declinul economic al ţării, în special a sectoarelor industriale, puternic resimţit după 1990, a generat un tip nou de migraţie din mediul urban către cel rural, necunoscut de ţările Occidentale. Evoluţia şomajului urban, creşterea costului vieţii în marile oraşe, restituirea terenurilor agricole prin Legea nr. 18/1991, au fost printre principalii factori care au favorizat creşterea ponderii celor plecaţi din urban către rural. Dacă în anul 1990 fluxul migrator rural - urban a înregistrat valori maxime, ca urmare a eliminării restricţiilor privind stabilirea reşedinţei în anumite oraşe, ulterior, între 1999 - 2004 migraţia internă s-a accentuat către mediul rural, din motivele deja enunţate. Rata migraţiei pe grupe de vârstă a înregistrat intensităţi mai mari pe segmentul de vârstă 20 - 34 ani. Schimbările de domiciliu datorate problemelor de muncă şi celor de familie rămân predominante la grupele de vârstă tinere, în timp ce migraţia populaţiei vârstnice, de peste 60 ani, a fost mult mai redusă, manifestată îndeosebi dinspre urban spre rural. Statisticile arată că după aderarea României la Uniunea Europeană, fluxul migratiei externe s-a accentuat, dar efectele nu au fost spectaculose. Majoritatea au fost emigranţi legali, angajaţi într-o migratie preponderent circulară, sezonieră. Totuşi, emigraţia ilegală este estimată a fi ridicată, ea neputând să fie măsurată cu exactitate.

Migraţia interregională a prezentat particularităţi determinate de specificul evoluţiilor economice regionale. Cea mai mare dinamică migratorie la nivel regional s-a înregistrat în Regiunea de Nord-Est, ce include şi cele două judeţe din sectorul frontalier românesc al Euroregiunii Prutul Superior.

În profil teritorial, rata medie a plecărilor în 2011 a fost mai extinsă în Botoşani, unde 84 localităţi (peste 3/4 din total) deţineau valori ridicate, între 13,1‰ şi 27‰; de asemenea, numărul comunelor cu pondere ridicată a celor sosiţi era mare: 92 comune aveau rata medie cuprinsă între 12,6‰ (Băluşeni, Leorda şi Păltiniş din jud. Botoşani) şi 33,6 ‰ (Scheia din jud. Suceava) (Fig. 34 şi 35).

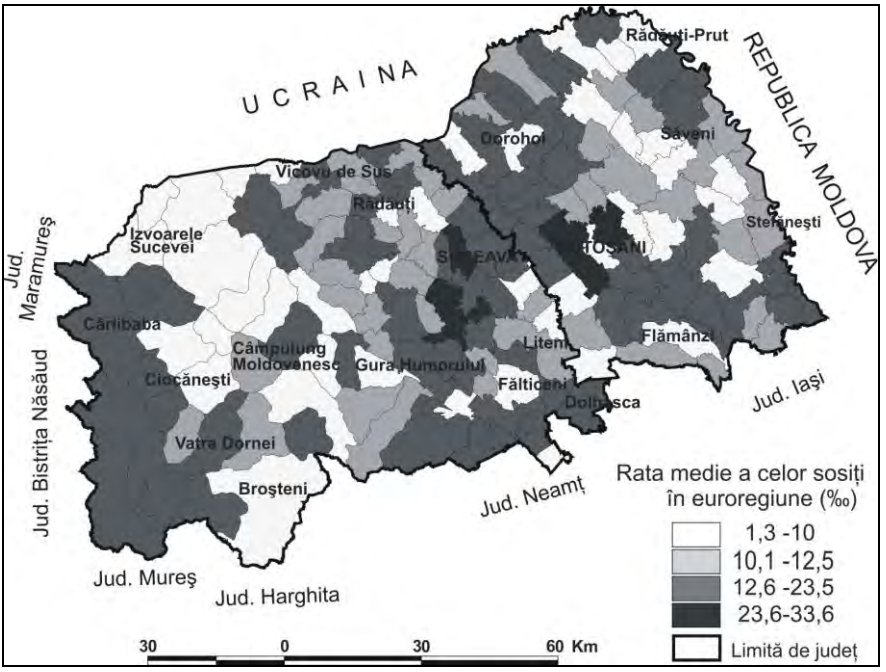


Figura 34. **Populaţia sosită** (2011).

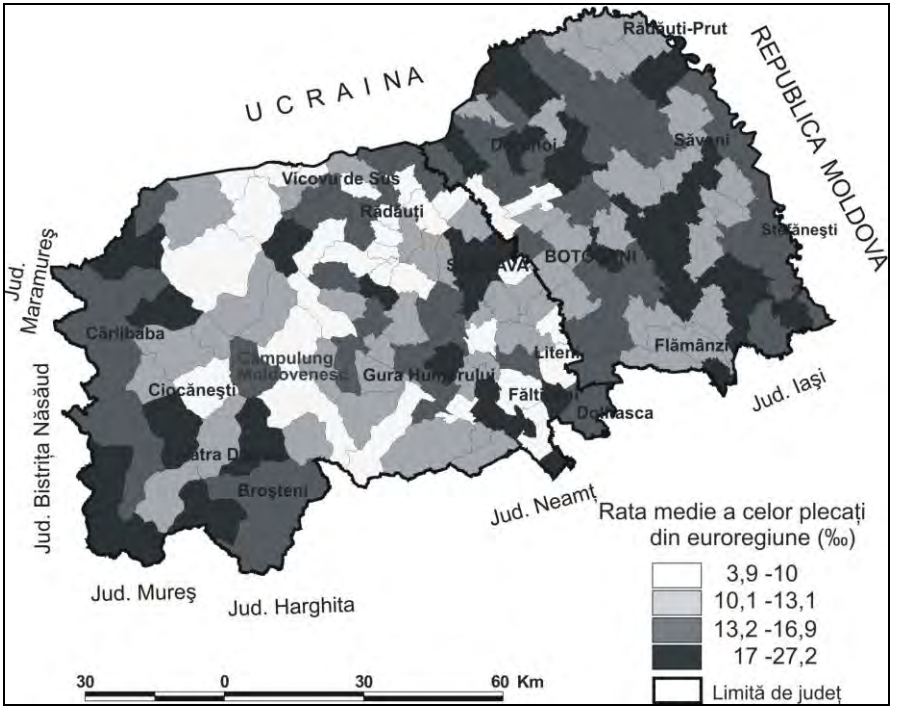


Figura 35. **Populaţia plecată** (2011).

Se evidenţiau prin valori maxime (peste 20‰) ale ratei medii a celor plecaţi localităţile Iacobeni, Botoşana, Crucea, Suceviţa, Breaza, Comăneşti în jud. Suceava şi Călăraşi, Dimăcheni, Coţuşca, Suliţa şi Albeşti în jud. Botoşani.

Sporul migratoriu în cele două judeţe a avut valori negative atât pe ansamblu, cât şi în mediul urban. In mediul rural excepţie făcea doar judeţul Suceava, cu valori pozitive. În profil teritorial, valorile negative ale sporului migratoriu caracterizau 65% din totalul localităţilor (Fig. 36).

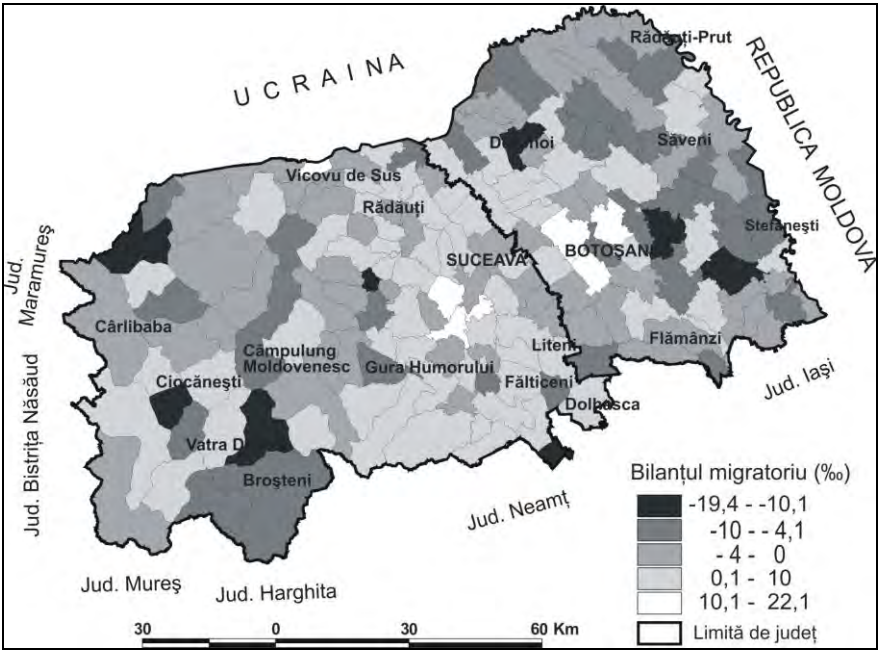


Figura 36. **Sporul migratoriu** (2011).

Cele mai mari reduceri ale efectivului populaţiei, ca urmare a plecărilor definitive, le-au înregistrat comunele cu o rată medie a acestora cuprinsă între -10,1‰ şi -23,5‰ (trei fiind în jud. Suceava: Dragoieşti, Iacobeni şi Ulma, respectiv 11 comune în jud. Botoşani, dintre care menţionăm: oraşul Dorohoi -11,2‰, Romăneşti -14,1‰, Viişoara -13,9‰, Mileanca -13,6‰, Hăneşti -13‰ ş.a.). Astfel, putem deduce şi din această analiză a datelor statistice, că localităţile din judeţul Botoşani sunt mult mai afectate de fenomenul migraţiei decât cele din jud. Suceava, cauza principală fiind nivelul economic şi social mult mai scăzut.

În ceea ce priveşte migraţia externă, ca o componentă semnificativă în analiza evoluţiei în viitor a populaţiei, atât la nivel naţional, cât şi regional, semnalăm o arie extrem de complexă. Evoluţiile aşteptate pot fi intuite în mişcările de emigrare, care din punct de vedere demografic nu pot fi decât negative pe plan local.

Migraţia externă netă a fost şi va rămâne negativă atât în componenta sa cunoscută (migraţia înregistrată legal), cât şi în cea necunoscută (ilegală) sau parţial cunoscută. Dimensiunea pierderilor demografice prin migraţie externă a fost după anul 2000 în creştere constantă, numai la ultimile înregistrări statistice din

2011, semnalându-se peste 18 000 persoane emigrate din România, iar din judeţele Suceava şi Botoşani, peste 1 200 persoane, în majoritate populaţie activă, tânără, din grupa de vârstă cuprinsă între 26 şi 40 ani. Acest nou fenomen social continuă să depindă, pe de o parte, de cât de repede, de substanţial şi durabil va fi progresul general al societăţii româneşti în anii viitori, iar pe de altă parte, de contextul economic şi financiar la nivel global. Un rol important îl au politicile de imigrare ale ţărilor dezvoltate şi evoluţia economiilor acestor ţări. În condiţiile menţinerii unui decalaj important între standardul de viaţă din România şi cel din statele dezvoltate, propensiunea spre emigrare nu se va diminua. Bilanţul demografic total în anul 2011 (Fig. 37) evidenţiază concentrarea comunelor şi oraşelor cu spor total pozitiv în judeţul Suceava (40 comune şi 7 oraşe), în timp ce în judeţul Botoşani sunt numai 9 localităţi rurale cu valori pozitive.

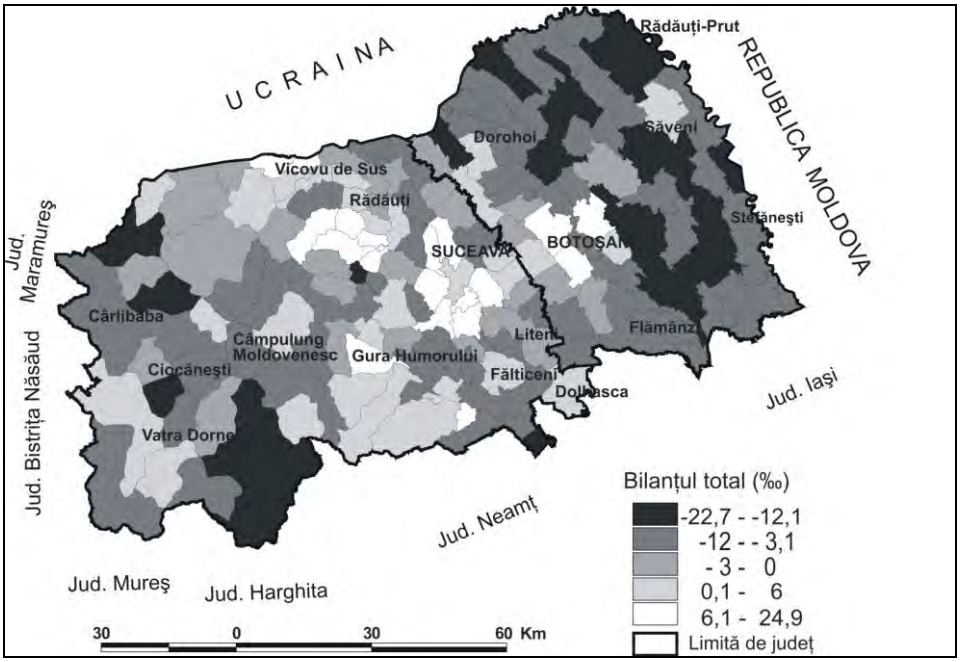


Figura 37. **Bilanţul demografic total** (2011).

Bilanţul demografic este predominant negativ în judeţul Botoşani, unde 68 localităţi au înregistrat în 2011 pierderi semnificative de populaţie, în total 3 045 persoane, ca urmare a sporului natural şi migratoriu negativ; în acelaşi an judeţul Suceava a avut un bilanţ total pozitiv, de 234 persoane.

2.7. Polarizarea aşezărilor umane. Zonele metropolitane frontaliere aferente Prutului (RS)

Zonele metropolitane, ca structuri de cooperare intercomunală, rezultă din complementaritatea potenţialului celor două tipuri de structuri administrative de nivel local: cele cu grad avansat de urbanizare, reprezentate de nucleele de convergenţă regională şi departamentală şi comunele incluse în zona periurbană a

acestora. Primele, caracterizate prin cele mai mari densităţi de populaţie la nivelul intravilanului şi prin teritorii administrative restrânse ca suprafaţă, dispun şi de cele mai mari bugete locale; comunele limitrofe în schimb, cu resurse financiare limitate dispun de spaţii excedentare. Preţul ridicat al terenului din intravilan determină fenomenul de exurbaţie, prin localizarea unor investiţii aferente oraşului în zona sa periurbană, limitele administrative devenind pur formale. Oraşul se extinde dincolo de limitele sale administrative, ruralul evoluează de la spaţiu polarizat la spaţiu integrat. Cooperarea intercomunală la nivelul spaţiului periurban devine astfel esenţială pentru o dezvoltare regională integrată.

Din acest punct de vedere, situarea celor două nuclee de convergenţă macroteritorială în apropierea graniţei, asociată cu creşterea permeabilităţii acesteia crează premisele extinderii cooperării intercomunale metropolitane de o parte şi de alta a frontierei de stat. Cadrul euroregional constituie un bun stimulent în acest sens.

2.7.1. Zona metropolitană Iaşi

Delimitată printr-un parteneriat între Universitatea „Al. I. Cuza" Iaşi şi autorităţile locale municipale, Zona metropolitană Iaşi, ca structură de cooperare intercomunală reuneşte municipiul Iaşi şi 13 comune din aria sa periurbană: *Aroneanu, Bârnova, Ciurea, Holboca, Leţcani, Miroslava, Popricani, Rediu, Schitu Duca, Tomeşti, Ungheni, Valea Lupului* şi *Victoria* (Fig. 38).

Figura 38. **Zona metropolitană Iaşi.**

Elementul structurant este dat de axele rutiere şi feroviare ce converg către Iaşi, zona metropolitană Iaşi reunind atât fostele comune suburbane din imediata vecinătate a nucleului polarizator (Bârnova, Holboca, Rediu – din care s-a format, în 2004, comuna Valea Lupului şi Tomeşti), cât şi comune situate în inelul periferic, care nu se mărginesc cu perimetrul administrativ al municipiului Iaşi (Schitu Duca, Ungheni, Victoria). Prin ultimele două se asigură joncţiunea Zonei metropolitane Iaşi cu linia de graniţă, fluxurile transfrontaliere fiind concentrate prin punctele de vamă Iaşi - Socola - Ungheni (feroviar cu pod) şi Sculeni - Sculeni (rutier, prin transbordare cu bacul).

Zona metropolitană Iaşi are o populaţie totală de 375 047 loc[53], concentrată în proporţie de 77,4% în municipiul Iaşi şi face parte din Euroregiunea Siret-Prut-Nistru, ce reuneşte judeţele Iaşi, Neamţ şi Vaslui cu raioanele din partea centrală şi nord-vestică a Republicii Moldova.

2.7.2. Zona metropolitană Galaţi - Brăila

Planul de dezvoltare a sistemului urban Galaţi şi Brăila prevede construirea unei arii urbanizate continu pe faleza Dunării, în perimetrul gurii de vărsare a Siretului, investiţie de aproximativ 1,5 miliarde USD, cu capital canadian. Investiţia, unică de acest fel în Europa de Est, ar urma să devină un adevărat oraş cu locuinţe, zone de agrement, stadioane, dotări culturale şi sanitare, campus universitar, ce se va interpune pe digul Dunării, între cele două oraşe. Aici ar urma să se individualizeze o mare arie de convergenţă a căilor de comunicaţie, prin construirea podului peste Dunăre şi a unui aeroport. În acest sens, a fost încheiat un acord de colaborare între cele două municipii şi judeţe, prin care ar urma să se asigure o dezvoltare unitară a întregii zone, municipalitatea din Brăila solicitând guvernului atribuirea din domeniul public a unui teren de aproximativ 500 ha în apropiere de Galaţi, după cum în acelaşi perimetru Galaţiului i-a fost atribuit un teren de 1 000 ha pentru construcţia de locuinţe. Investiţia a fost începută prin construirea unei zone rezidenţiale la Galaţi (cartierul ANL „Dimitrie Cantemir") şi, corespunzător, a uneia în nordul municipiului Brăila, care ar urma să asigure joncţiunea între cele două nuclee urbane; într-o a doua fază ar urma să fie asigurată infrastructura de transport prin construirea în acest perimetru a unui pod peste Dunăre, a unui aeroport internaţional şi a unei şosele între cele două oraşe, pe digul Dunării, cu patru benzi de circulaţie şi tren rapid de tip monoray. Astfel, ar urma să se contureze prima conurbaţie bipolară din România, extinsă la limita a trei judeţe: Galaţi, Brăila şi Tulcea. Prin urmare, pentru a i se asigura o dezvoltare unitară este necesară nu numai o strânsă cooperare între prefecturile celor trei judeţe, dar şi la nivelul autorităţilor locale implicate, prin constituirea unei zone metropolitane care să le includă.

Delimitarea zonei metropolitane pe care o propunem (Fig. 39) ar urma să includă 12 unităţi administrativ-teritoriale de nivel local, cu o populaţie de 472 083 locuitori (92,6% populaţie urbană – la recensământul din 2011), dintre care 2 municipii reşedinţă de judeţ (Galaţi şi Brăila), 1 oraş (Măcin) şi 9 comune: în jud. Galaţi: municipiul Galaţi şi comunele Şendreni, Tuluceşti şi Vânători; în jud. Brăila:

[53] La recensământul din 2011.

municipiul Brăila şi comunele Chiscani şi Vădeni; în jud. Tulcea: oraşul Măcin şi comunele I. C. Brătianu, Grindu, Jijila şi Smârdan.

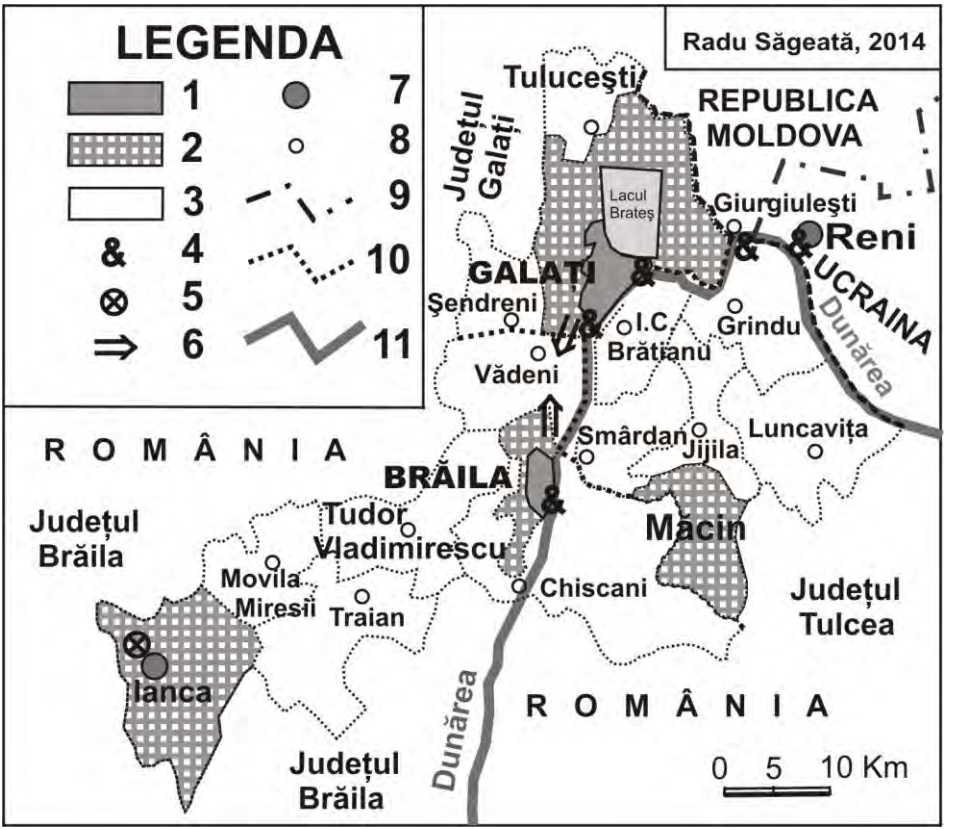


Figura 39. **Zona metropolitană Galaţi-Brăila (propunere).**
1. Intravilanul municipiilor Galaţi şi Brăila, 2. Teritorii administrative urbane, 3. Teritorii administrative rurale, 4. Porturi fluviu-maritime, 5. Aeroport, 6. Direcţii de extindere a intravilanului, 7. Oraşe, 8. Sate, 9. Frontieră, 10. Limite de unităţi administrative, 11. Dunărea.

Potenţialul său de poziţie este amplificat de proximitatea graniţei cu Ucraina şi Republica Moldova; situarea viitoarei conurbaţii într-o arie de „triplex confinium", pe Dunărea maritimă, la gurile Siretului şi ale Prutului, îi conferă statutul de principal nucleu polarizator transfrontalier la nivelul Euroregiunii Dunărea de Jos. Situarea graniţei pe axa fluvială Dunăre - Prut induce un caracter de segregare între malul românesc pe de o parte şi cel moldovenesc şi ucrainean de cealaltă parte, determinat de lipsa şi calitatea precară a podurilor, ce determină orientarea şi intensitatea fluxurilor transfrontaliere. În aceste condiţii, schimburile transfrontaliere se realizează după un sistem euroregional de tip „clepsidră" (Ilieş, 2004, p. 100), fiind canalizate prin podul de la Giurgiuleşti (pe relaţia Galaţi - Giurgiuleşti - Reni).

Capitolul 3. **FRONTIERA ŞI ZONA TRANSFRONTALIERĂ DE NORD A ROMÂNIEI**

3.1. Caracterizare generală (RS)

Frontieră exterioară a Uniunii Europene, sectorul nordic al frontierei româno-ucrainene se numără printre variabilele esenţiale în managementul axei europene de cooperare ponto-baltică. Principala problemă în acest sens derivă din contradicţia dintre necesitatea unei cât mai bune securizări a acestei frontiere - condiţie esenţială pentru integrarea României în spaţiul Schengen (aceasta urmând să devină frontieră externă a spaţiului european de liberă circulaţie) - şi necesitatea unei cât mai bune cooperări transfrontaliere impusă de prezenţa unor importante comunităţi româneşti atât în Maramureşul transcarpatic, cât şi în Bucovina de Nord, urmare a circumstanţelor istorice ce au condus la trasarea frontierei româno-ucrainene. De aceea, în cele ce urmează ne propunem să analizăm această frontieră din punct de vedere etnic şi al impactului asupra funcţionalităţii teritoriale, dat fiind faptul că este singurul sector românesc de frontieră ce divide două regiuni istorice: *Maramureş* şi *Bucovina* între două state - România şi Ucraina.

Deşi are un parcurs predominant terestru (71,3% din total), este evidenţiată printr-un obstacol natural deosebit de pregnant: Carpaţii, care în acest sector ating lăţimea maximă de pe teritoriul României, circa 160 km, delimitând Beskizii, la nord, de Carpaţii Moldo-Transilvani, pe teritoriul României. Frontiera străbate un traseu lung de 362 km, aproximativ între localităţile Bercu Nou (comuna Micula, jud. Satu Mare) şi Cuzlău (comuna Păltiniş, jud. Botoşani).

Din punct de vedere topografic, cuprinde patru sectoare distincte.

1. Sectorul terestru, delimitat de la ieşirea Turului din ţară (aproximativ în dreptul satului Bercu Nou, punct de triplă graniţă între România, Ucraina şi Ungaria), până la circa 1 km amonte de confluenţa pârâului Şugătag cu Tisa (în dreptul satului Piatra, comuna Remeţi, jud. Maramureş), lung de aproximativ 87 km. Acest segment de frontieră a fost trasat în 1918 de către comisia internaţională prezidată de geograful francez Emmanuel de Martonne. Principalele nuclee de convergenţă locală sunt date de oraşele Negreşti-Oaş şi Livada în judeţul Satu Mare (România), respectiv Vinogradov, Koroliovo, Hust şi Buştina în regiunea Zakarpatia (Ucraina);
2. Sectorul fluvial - delimitat de Tisa - este cuprins între localităţile Piatra şi Valea Vişeului (confluenţa Vişeului cu Tisa, în apropierea „centrului geografic" al Europei[54]) (Fig. 40). Lung de 64,6 km, divide Maramureşul istoric într-un sector românesc, centrat pe Sighetu Marmaţiei ca nucleu principal de polarizare, respectiv pe oraşele Vişeu de Sus şi Borşa ca nuclee secundare şi unul ucrainean, polarizat de tripletul urban Hust - Teceu (Tiaciv) - Rahău (Rahiv). Acest sector se caracterizează printr-o evidentă continuitate a elementului etnic românesc în

[54] Cu privire la „centrul geografic" al Europei sunt mai multe opinii. Încă din 1775, cartograful şi astronomul polonez Szymon Antoni Sobiekrajski considera centrul geografic al Europei oraşul polonez Suchowola, în vreme ce geografii austrieci plasau centrul Europei în apropiere de localitatea Neualbenreuth din landul Bavaria (Germania). Calcule făcute în 1804 au stabilit centrul Europei în raionul Rahiv din Ucraina, iar calcule mai recente făcute în 1989 de cercetătorii de la Institut Géographique National din Paris au stabilit „Centrul Europei" în satul Purnuškės, situat la nord de Vilnius (Lituania) (sursa: ro/wikipedia.org/wiki/Centrul_geografic_al_Europei).

arealul comunelor Apşa de Jos (Dibrova) - Teteş (Topcino) - Strâmtura (Glubokii Potic) - Apşa de Mijloc (Sredne Vodeanoe);

Figura 40. **Limita dintre sectoarele fluvial şi terestru al frontierei româno-ucrainene la Valea Vişeului (vedere de pe malul ucrainean al Tisei)** (foto: R. Săgeată).

3. Sectorul terestru, predominant carpatic, cel mai fragmentat sector de frontieră românesc, este cuprins între Valea Vişeului (jud. Maramureş) şi Oroftiana (jud. Botoşani). Cu o lungime de circa 171 km, prezintă o evidentă asimetrie a gradului de permeabilitate, impusă de relief şi implicit de dispunerea aşezărilor umane în spaţiul transfrontalier, principalele axe de cooperare transfrontalieră fiind la est, în zona de podiş: Siret - Tereblecea (Porubne) (rurieră), respectiv Vicşani - Vadul Siret (rutieră). Frontiera în acest sector a fost fixată în urma celei de-a Doua Note Ultimative Sovietice din noaptea de 27/28 iunie 1940.

Această notă ultimativă era însoţită de o hartă pe care frontiera era marcată printr-o linie groasă, trasată cu creionul roşu, linie ce corespundea în teren unui teritoriu lat de 7 mile (aproximativ 11,3 km^2), astfel încât era imposibil să se stabilească de care parte vor fi situate anumite localităţi. În plus, sovieticii au depăşit cu 11 km linia de demarcaţie stabilită iniţial, incluzând în teritoriul URSS şi Ţinutul Herţa[55], ocupând teritorii din suprafaţa României ce însumau 50 684 km^2 şi o populaţie de 3,34 milioane locuitori, în majoritate români (52,3%)[56]. În pofida încercărilor de colonizare cu elemente etnice alohtone, continuă încă să păstreze un areal etnic compact românesc în satele cuprinse între Cernăuţi - Noua Suliţă (Novoseliţa), până la frontiera nordică a Republicii Moldova. Nucleele de polarizare regională pentru acest sector sunt date de oraşele Cernăuţi şi Suceava, la nivel local configurându-şi areale de polarizare şi oraşe precum Vijniţa, Kosov, Văşcăuţi şi Storojineţ (în sectorul montan), Herţa şi Noua Suliţă (în sectorul de podiş al regiunii Cernăuţi), respectiv Rădăuţi, Siret şi Dorohoi în sectorul românesc al Bucovinei.

4. Sectorul fluvial este delimitat de cursul superior al Prutului, pe o lungime de 39,4 km, cuprins între dubletul Oroftiana - Noua Suliţă şi frontiera nordică cu Republica Moldova (satele Cuzlău - Criva), este marcat la rândul său

[55] Ţinutul Herţei s-a unit în 1834 cu ţinutul Dorohoi. După circa 100 de ani (1930) constituia una dintre cele 3 plase ale judeţului Dorohoi, având 71 de sate şi 62.925 locuitori.
[56] După alte surse (D. Rus, 1997) populaţia totală a teritoriilor cedate URSS se ridica la 3,9 milioane locuitori.

de aceeaşi continuitate a elementului etnic românesc pe ambele maluri ale Prutului.

Cooperarea transfrontalieră de-a lungul frontierei de nord dintre România şi Ucraina se realizează prin intermediul a 14 puncte de trecere a frontierei, dintre care 6 funcţionează în regim de trafic internaţional (Tab. 12).

Tabelul 12. **Punctele de trecere în sectorul nordic al frontierei româno-ucrainene**

Sectorul frontalier	Denumirea punctului de trecere a frontierei		Regimul conexiunii transfrontaliere	Tipul conexiunii transfrontaliere
	În România	În Ucraina		
Terestru I	Halmeu	Diakove	Trafic internaţional	rutier, feroviar
	Tarna Mare *	Herja	Mic trafic	rutier
Fluvial I (Tisa)	Câmpulung la Tisa	Teresova	Trafic internaţional	feroviar
	Sighetu Marmaţiei	Solotvino	Trafic internaţional	rutier
	Sighetu Marmaţiei	Biserica Albă (Bila Ţerkva)	Mic trafic	pietonal
	Valea Vişeului *	Dilove	Trafic internaţional	feroviar
Terestru II	Vicovu de Sus	Crasna (Krasnoilsk)	Mic trafic	rutier
	Climăuţi *	Fântâna Albă (Bila Kriniţia)	Mic trafic	pietonal
	Vicşani	Vadu Siret	Trafic internaţional	feroviar
	Văşcăuţi *	Volcineţul Nou	Mic trafic	pietonal
	Siret	Tereblecea (Porubne)	Trafic internaţional	rutier
	Racovăţ	Proboteşti (Diakivţi)	Mic trafic	rutier
Fluvial II (Prut)	-	-	-	-

* Puncte de trecere a frontierei neoperaţionale.

De asemenea, se constată orientarea către nord-vest (Maramureş) a punctelor de trecere deschise în regim de trafic internaţional asigurând conexiunea cu Europa Centrală şi de Nord, în dauna conexiunilor realizate prin spaţiul bucovinean (preponderent cu statele din spaţiul ex-sovietic), unde nu există în regim internaţional decât câte un punct de trecere a frontierei rutier şi unul feroviar, predominând în schimb micul trafic de frontieră (Fig. 41).

Traseul *Coridorului paneuropean de transport IX* nord-sud, ce străbate România, aşa cum a fost definit la Conferinţa Paneuropeană a Transporturilor din Creta (în martie 1994), nu intersectează însă frontiera româno-ucraineană, ci se abate spre est, prin Iaşi - Chişinău, şi abia apoi spre nord către Kiev – Moscova – Sankt Petersburg – Helsinki. Explicaţiile alegerii acestui traseu derivă din cel puţin trei categorii de factori: *culturali*, datoraţi omogenităţii etnice şi unităţii lingvistice, ce tind spre direcţionarea fluxurilor de cooperare către est, la frontiera cu Republica Moldova; *geopolitici*, ce derivă din tensiunile diplomatice cu Ucraina, ca urmare problemelor frontaliere litigioase ce au existat de-a lungul timpului[57] şi *naturali*, datoraţi fragmentării mari a reliefului în sectorul transfrontalier carpatic.

[57] Statutul Insulei Şerpilor şi delimitarea platoului continental al Mării Negre; problema Canalului Bâstroe.

Figura 41. **Centre de convergență şi conexiuni transfrontaliere la frontiera de nord a României**

1. Centre de convergență regională, 2. Centre de convergență locală, 3. Conexiune mixtă (rutieră şi feroviară), 4. Conexiuni feroviare, 5. Conexiuni rutiere, 6. Conexiuni pietonale, 7. Conexiuni internaționale, 8. Conexiuni locale, 9. Denumiri de unități administrative, 10. Limite de unități administrative, 11. Graniță de stat.

Frontiera nordică a fragmentat două regiuni istorice (Maramureş şi Bucovina). În pofida vicisitudinilor istorice, se caracterizează cel puţin în zona transfrontalieră, printr-o remarcabilă continuitate a elementului etnic românesc. Acest aspect poate şi trebuie să constituie suportul relaţiilor de mic trafic transfrontalier. De aceea, în cele ce urmează ne propunem să evidenţiem, din perspectivă istorică, continuitatea şi evoluţia elementului etnic românesc în Maramureşul transcarpatic (astăzi inclus în regiunea ucraineană Zakarpatia) şi în Bucovina de Nord (inclusă în regiunea Cernăuţi).

3.2. Continuitatea elementului etnic românesc (RS)

3.2.1. Elementul etnic românesc în Maramureşul transcarpatic (Zakarpatia)

Documentele scrise privind populareа Ţării Maramureşului în secolul al XIV-lea („Diplomele Maramureşene") atestă faptul că din 100 aşezări umane existente în acest spaţiu, 84 erau sate româneşti („villas nostras olachales") sau aflate în stăpânirea unor cnezi români. Cu timpul, datorită densităţii mai reduse de locuire în sectorul nordic, a părăsirii unora dintre aşezările deja existente ca urmare a unor conflicte interne (descălecaturile lui Dragoş şi Bogdan) la care se adaugă, după unele surse documentare[58], şi influenţa episcopiei de Munkaci, care a favorizat rutenizarea unor sate româneşti prin intermediul preoţilor, structura etnică s-a schimbat treptat prin colonizări cu elemente etnice alohtone: ruteni, germani (ţipteri) şi evrei. Astfel, dacă în documentele secolului al XIV-lea în Maramureş erau consemnate doar cinci sate de ucraineni[59], începând din secolul al XVII-lea, populaţia ruteană ajunge să devină predominantă în sectorul de la nord de Tisa (Boar, 2005) (Fig. 42).

La sfârşitului Primului Război Mondial, Adunarea Naţională de la Alba Iulia, din 1 decembrie 1918, hotăra unirea cu România a întregului Maramureş. În acest context, Maramureşul din dreapta Tisei a fost ocupat de trupe ucrainene la începutul anului 1919. Acestea au ocupat şi oraşul Vişeu de Sus, împreună cu un sector la sud de Tisa, din dreapta Vişeului, până aproape de satul Leordina.

Deşi armata română a lansat o amplă contraofensivă zdrobind trupele ucrainene la 17 ianuarie 1919, în plan politic şi militar acţiunea guvernului român a fost lipsită de o viziune clară. Astfel, ca urmare a salvării armatei cehe de către trupele române în urma ofensivei maghiare, în 1919 a fost stabilită de comun acord o linie de demarcaţie prin care se atribuia României întregul Maramureş. Cu toate acestea, însă, delegaţia cehă a refuzat să semneze documentele în cauză, pe motiv că delegaţia română nu ar fi avut împuternicirea legală necesară. În acest context, Comisia teritorială pentru analizarea frontierelor României, constituită în cadrul Conferinţei de Pace de la Paris, formată din experţi englezi, americani, francezi şi italieni, a decis, la 28 martie 1919, ca frontiera cu Cehoslovacia să urmeze în principiul linia Tisei, deşi delegaţiile franceză[60] şi italiană includeau întregul teritoriu maramureşean la pământul străbun românesc (Aelenei, 2010).

[58] Filipaşcu, Alexandru (1940), *Istoria Maramureşului*, Tipografia Ziarului „Universul", Bucureşti.
[59] Popa, Radu (1997), *Ţara Maramureşului în veacul al XIV-lea*, Edit. Enciclopedică, Bucureşti.
[60] Condusă de geograful Emmanuel de Martonne, un avizat cunoscător al realităţilor româneşti din teren.

Figura 42. **Populaţia şi aşezările regiunii transfrontaliere a Maramureşului** (2011).
1. Aşezări cu populaţie românească, 2. Aşezări cu populaţie ucraineană, 3. Aşezări cu populaţie mixtă, 4. Oraşe, 5. Sate, 6. Graniţă de stat, 7. Limita Maramureşului istoric.
Sursa datelor: Nicolae Boar, p. 181-182.

Demiterea guvernului condus de Al. Vaida-Voevod, în 1920, urmată de retragerea, cu o grabă nejustificată, a armatelor române la sud de Tisa, sub conducerea mareşalului Al. Averescu, a creat premisele fixării frontierei pe Tisa[61]. Iată cum o imensă greşeală diplomatică, într-un context geopolitic regional deosebit de complex, a făcut inutilă jertfa soldaţilor români, Maramureşul românesc reducându-şi astfel suprafaţa de la 10 354 km^2 la numai 3 381 km^2, şi de la o populaţie de circa 400 000 locuitori la numai 161 575 persoane. Dintre acestea, 93 269 erau români, 4 734 tipţeri, 19 864 ruteni şi elemente rutenizare, 9 880 elemente maghiarizate, iar 37 430 evrei (Popescu, 2004-a).

Corespunzător, sistemul de aşezări umane al Maramureşului a fost secţionat într-un sector nordic, ucrainean, cu 170 de sate, polarizat de Hust (31 083 loc, 2010) şi de orăşelele Rahiv (Rahău), Teaciv (Teceu), Dubove şi Mijghiria ca nuclee secundare şi unul românesc, cu 57 de sate, polarizat de Sighetu Marmaţiei (37 640 loc.) şi de dubletul urban de pe cursul superior al

[61] Frontiera româno-cehoslovacă a fost definitivată la 4 mai 1921 odatăcu încheierea, la Praga, a *Protocolului privitor la regularea unor am[nunte ale frontierei între România şi Cehoslovacia*.

Vişeului - Vişeu de Sus: 15 037 loc şi Borşa: 27 611 loc[62]). Situarea periferică a oraşului Hust la nivelul teritoriului Maramureşului transcarpatic a amplificat rolul polarizator al celorlalte două oraşe, cu potenţial de polarizare mai redus, dar situate mai central.

Tisa a devenit astfel din principala axă polarizatoare a întregului spaţiu maramureşan, ce a favorizat concentrarea fluxurilor umane şi materiale şi dezvoltarea principalelor aşezări umane, o axă de separare, divizând aşezări cu sectoare pe ambele maluri (Sighet, Teceu, Lunca, Bocicoiu Mare etc.). Limitele plasei Sighet nu ţineau seama de artera hidrografică, aceasta constituind elementul său central, polarizator. Trasarea graniţei a reconfigurat total dinamica spaţială locală, Tisa transformându-se, contrar vocaţiei sale naturale, din axă de convergenţă, în axă de divergenţă într-un areal etnic românesc omogen pe ambele maluri ale sale. La aceasta s-a adăugat distrugerea, în 1968, de către armata română a unor poduri peste Tisa la Sighetul Marmaţiei şi Teceu Mic sub ameninţarea unei inerente invazii a armatelor sovietice după „modelul cehoslovac", în condiţiile în care România sprijinise „Primăvara de la Praga". Acest fapt a determinat întreruperea legăturilor fireşti din interiorul unor aşezări umane unitare, însă rămase de o parte şi de alta a graniţei (Solotvino fiind până în 1920 cartier al oraşului Sighetu Marmaţiei, iar Teceu Mic, cartier al oraşului Teceu). Podul peste Tisa de la Sighetu Marmaţiei a fost reconstruit, fiind inaugurat cu fast la 16 ianuarie 2007 în condiţiile integrării României în UE, în vreme ce podul de la Teceu Mic – Tiaciv, continuă să rămână în ruină (Fig. 43).

Figura 43. stânga: **Ruinele podului de la Teceu Mic – Teceu (Tiaciv)**;
dreapta: **Podul istoric de la Sighetu Marmaţiei – Solotvino** (foto R. Săgeată).

În prezent, românii din Trancarpatia (Zakarpatia, Ucraina) continuă să formeze un grup etnic compact de peste 33 000 persoane (în creştere, faţă de 29 485 loc în 1989), care au româna ca limbă maternă, păstrând intacte cultura, graiul, portul şi obiceiurile tradiţionale specifice fraţilor maramureşeni „de peste apă" (Tisa) (Iacob, 1997; Boar, 2005) (Fig. 44).

Aceştia constituie cel mai compact areal românesc din Ucraina, fiind localizaţi în două dintre cele mai mari raioane ucrainene: Rahău (Rahiv) şi Teceu (Teaciv), reprezentând, în fiecare dintre acestea, circa 12% din populaţia totală. Deţin majoritatea absolută în 13 localităţi – 9 din raionul Teceu : orăşelul Solotvino (Slatina) şi comunele Dibrova (Apşa de Jos, cu cotul Valea Mărului), Glubokii Potic

[62] Populaţia la Recensământul Populaţiei şi Locuinţelor din 20 octombrie 2011.

(Strâmtura), Topcine (Teteş), Podişor, Bescău, Cărbuneşti, Bouţul Mare şi Bouţul Mic şi 4 din raionul Rahău : Bila Ţerkva (Biserica Albă), Seredne Vodiane (Apşa de Mijloc), Plăiuţ şi Dobric (Tab. 13).

Figura 44. **Elemente ale identităţii româneşti la Biserica Albă (Bila Ţerkva)**: stânga: **statuia lui Mihai Eminescu;** dreapta: **şcoala cu predare în limba română** (foto R. Săgeată)

Tabelul 13. **Nucleul etnic românesc din Transcarpatia (Zakarpatia).**

Raionul	Localitatea			Populaţia (loc., 2001)		
	Denumirea românească	Denumirea ucraineană	Statutul administrativ	Total	Români	
Rahău (Rahiv)	Biserica Albă	Bila Ţerkva	comună	3 029	3 024	98,8%
	Apşa de Mijloc	Seredne Vodiane	comună	6 781	6 768	97,5%
Teceu (Tiaciv)	Teteş	Topcine	comună	2 238	2 233	98,7%
	Strâmtura	Glubokii Potic	comună	5 531	5 520	98,5%
	Apşa de Jos	Dibrova	comună	8 539	8 522	98,0%
	Slatina	Solotvino	orăşel *	9 276	5 532	59,6%
	Apşiţa Veche	Vodiţa	comună	2 758	964	34,9%
	Apşa de Sus	Verhne Vodeane	comună	6 539	Ld	Ld
Total				44 691	32 563	72,8%

Surse: Boar, 2005; Popescu, 2004 a. Ld. – lipsă date.
* Solotvino – localitate rurală de tip urban (conform ierarhizării din Ucraina).

Evoluţia numerică a comunităţii româneşti din Transcarpatia a înregistrat o evoluţie constant ascendentă, în pofida tendinţelor de asimilare şi de fragmentare administrativă. Concomitent cu o creştere semnificativă, de la 11 000 persoane în 1910 la 32 563 în 2001, s-a înregistat o consolidare în teritoriu a românilor de la nord de Tisa, ponderea acestora în arealul ocupat crescând în acelaşi interval de timp de la 49% la 72,8% (Boar, 2005). Românii din Transcarpatia au ajuns să devină a treia etnie din regiune, fiind depăşiţi doar de ucraineni – 1 010 127 persoane şi de unguri – 151 516 persoane, în condiţiile în care numărul ruşilor a scăzut considerabil, la sub 30 000 persoane. Cu toate acestea, în condiţiile creşterii naţionalismului ucrainean după 1990, tensiunile interetnice devin tot mai evidente. Pe acest fundal, rutenii (rusinii) din Transcarpatia doresc autonomia, în caz contrar ameninţând guvernul de la Kiev cu proclamarea unilaterală a Republicii independente Rusia Subcarpatică[63], în vreme ce afirmarea identităţii culturale a românilor din Ucraina întâmpină puternice obstrucţii din partea autorităţilor ucrainene.

[63] Sursa : http://romanianationalista.blogspot.com/2008/10/ucraina-rutenii-din-transcarpatia-vor.html

3.2.2. Continuitatea elementului etnic românesc în Bucovina şi Ţinutul Herţei

Spre est, pe teritoriul judeţului Suceava, frontiera de nord a României desparte o altă regiune istorică ce a evoluat unitar până în 1940: *Bucovina*.

Locuit de români încă din cele mai vechi timpuri, teritoriul Bucovinei a făcut parte până în 1775 din voievodatul Moldovei, ca parte a „Ţării de Sus". La sfârşitul Războiului ruso-turc (1768 - 1778), armatele austriece ocupaseră zonele Cernăuţi, Câmpulung şi Suceava, după ce anexaseră încă din 1772, Pocuţia şi Galiţia, zone ce aparţinuseră Poloniei. În acest context, prin Convenţia de la Constantinopole, din 7 mai 1775, Poarta a acceptat să cedeze Austriei nordul Moldovei fără a avea acest drept, deoarece capitulaţiile încheiate cu domnii moldoveni garantau integritatea teritoriului Principatului[64]. Pentru a i se pierde vechea denumire, administraţia austriacă a denumit regiunea „ţara codrilor de fagi", adică Bucovina. Prin Convenţia de la Palamutca, din 2 iulie 1776, se stabileau localităţile şi hotarele zonei cedate, cuprinzând oraşele Cernăuţi, Suceava şi Siret, împreună cu 226 sate şi 52 cătune[65]. Se adăugau astfel, faţă de prevederile Convenţiei de la Constantinopole, din anul precedent, încă 46 sate româneşti din Bucovina care intrau sub stăpânire habsburgică. Teritoriul cedat avea astfel o suprafaţă de 10 441 km^2 şi 71 750 locuitori. Tot cu acest prilej a fost realizat primul recensământ al populaţiei în Bucovina, ce confirma fără echivoc o majoritate absolută a românilor: din totalul de 71 750 locuitori, 52 750 (73,5%) erau români, în vreme ce numărul ucrainenilor abia atingea 1 500 (circa 2% din total).

Printr-o politică ce încuraja imigrările şi colonizările, administraţia austriacă a reuşeşit să schimbe treptat structura etnică a teritoriului bucovinean, astfel că în 1910 românii nu mai deţineau decât 34,37% din populaţia regiunii (Tab. 14).

Tabelul 14. **Evoluţia structurii etnice a Bucovinei între 1774 şi 1910.**

Anul de referinţă	**Etnia (loc.)**								**Total populaţie**
	români		ucraineni		evrei		alte etnii		
1774	52 750	73,52%	1 500	2,09%	500	0,69%	17 000	23,7%	71 750
1800	110 000	57%	48 481	25,14%	Ld	Ld	43 349	17,86%	192 830
1900	229 018	31,36%	297 798	40,78%	Ld	Ld	203 379	27,86%	730 195
1910	273 254	34,37%	305 101	38,38%	102 919	12,95%	113 638	14,3%	794 912

Sursa: Nistor, 1991.

Arealele colonizate erau evidente: rutenii la nord de valea Siretului, în arealul cuprins între Storojineţ, Hliboca, Cernăuţi, Coţmani şi Văşcăuţi, huţanii în valea Putilei şi a Ceremuşului, germanii într-un un areal difuz cuprins între Suceava, Gura Humorului, Vatra Dornei şi Storojineţ, în vreme ce evreii se orientaseră către oraşe şi târguri, fiind ocupaţi mai ales în activităţi comerciale (Nistor, 1991) (Fig. 45, stânga). Cu această structură etnică a provinciei, Congresul General al Bucovinei a votat în unanimitate, la 2/15 noiembrie 1918, cu sprijinul majorităţii reprezentanţilor germani şi polonezi, unirea fostului Ducat al Bucovinei cu Regatul României[66]. România îşi întemeia dreptul asupra Bucovinei pe articolul 59 din *Tratatul dintre Puterile Aliate şi Asociate cu Austria de la Saint-*

[64] Sursa: http://www.zelea-codreanu.com/to%20root%20dupa%20aranj%20headings/r_Istorie,%20Istorie
[65] Sursa: http://www.muzeulbucovinei.ro/istoria-bucovinei.
[66] Surse: Nistor, 1992 şi ro.wikipedia.org/wiki/Unirea_Bucovinei_cu_Romania.

Germain en Laye din 10 septembrie 1919, prin care Austria declara că „renunţă în favoarea României la toate drepturile şi titlurile asupra fostului ducat al Bucovinei”.

Anul 1940 a marcat însă, în contextul tulbure al celui de-al Doilea Război Mondial, a doua dezmembrare a Bucovinei, însă de această dată de către „marele nostru vecin de la răsărit”: URSS. Raptul teritorial s-a făcut în baza celei de-a Doua Notă Ultimativă Sovietică, din 27/28 iunie 1940, consecinţă directă a Pactului Ribbentrop - Molotov (Hitler - Stalin), semnat la Moscova, la 23 august 1939.

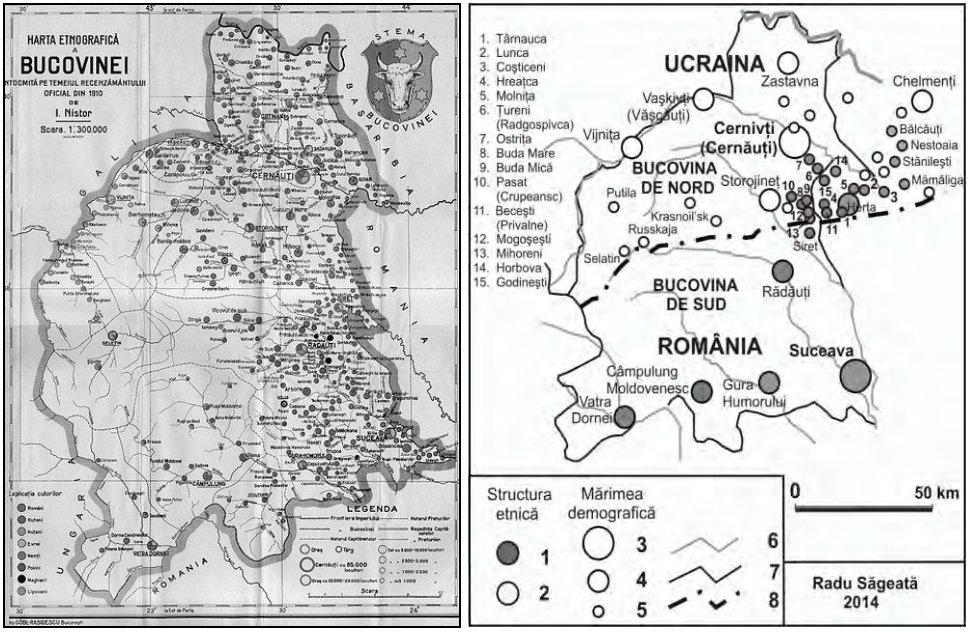


Figura 45. **Structura etnică a Bucovinei:**
stânga: **Harta etnică a Bucovinei la recensământul din 1910** (Sursa I. Nistor, 1992);
dreapta: **Continuitatea elementului etnic românesc în nordul Bucovinei şi Ţinutul Herţei**.
1. Aşezări cu populaţie românească, 2. Aşezări cu populaţie ucraineană, 3. Oraşe cu funcţii de metropole regionale, 4. Oraşe, 5. Sate, 6. Artere hidrografice, 7. Limita Bucovinei, 8. Graniţă de stat.

Ca urmare, structura etnică a întregii părţi nordice a Bucovinei se schimbă din nou, radical de această dată, în favoarea ucrainenilor şi ruşilor[67]. Ilustrativ pentru aceste dinamici demografice este evoluţia raportului dintre comunitatea română şi cea ucraineană din oraşul Cernăuţi[68] între recensămintele din 1859 - 1860 şi 2001) (Tab. 15).

Bucovina a fost separată astfel în două părţi distincte: una sovietică, devenită din 1991 ucraineană (5 242 km^2), centrată în continuare pe aria de polarizare a oraşului Cernăuţi şi o alta românească (5 200 km^2), cu o mare fragmentare, deoarece oraşele Suceava, Rădăuţi şi Câmpulung Moldovenesc se aflau în prima jumătate a sec. al XX-lea în competiţie, fiind de mărimi comparabile. Prin includerea acestora, în 1950, în regiunea Suceava şi ulterior, în 1968, în judeţul Suceava, rolul polarizator al întregii zone a fost preluat de oraşul Suceava,

[67] Un prim pas în acest proces a fost făcut prin deportările şi colonizările din anii 1950, românii basarabeni şi bucovineni ajungând până în cele mai îndepărtate colţuri ale Siberiei.
[68] Oraşul Cernăuţi a fost atestat documentar prima dată în 1408.

devenit din 1952 singurul centru administrativ al Bucovinei rămasă între hotarele României. Formarea unei macroregiuni administrative după modelul sovietic, ce avea să cuprindă pe lângă Bucovina de sud şi suprafeţe întinse din fostul principat al Moldovei, a avut o dublă consecinţă: nu numai că specificul identitar al Bucovinei a fost mult estompat, dar s-au produs schimbări profunde şi la nivelul relaţiilor funcţionale dintre aşezările umane, accentuându-se rolul coordonator al oraşului Suceava, în vreme ce Rădăuţi, Câmpulung şi Fălticeni s-au stabilizat pe un nivel ierarhic subordonat.

Tabelul 15. **Evoluţia raportului dintre comunitatea românească şi cea ucraineană din oraşul Cernăuţi.**

Administraţia	Anul de referinţă	Români		Ucraineni	
Austriacă (1775 - 1918)	1860	9 177	68,9%	4 133	31,1%
	1870	5 999	50,7%	5 831	49,3%
	1880	6 431	43,8%	8 232	56,2%
	1890	7 624	42,3%	10 385	57,7%
	1900	9 400	41,9%	13 030	58,1%
	1910	13 440	46,8%	15 254	53,2%
Românească (1918 - 1940)	1930	30 367	73,2%	11 130	26,8%
Sovietică (1940 - 1991) Ucraineană (1991 - prezent)	2001	14 382 (dintre care 3 829 „moldoveni")	7,1%	189 021	92,9%

Sursa: http://ro.wikipedia.org/wiki/Cernăuţi

Ţinutul Herţa, vechi teritoriu românesc, intrat de asemenea în componenţa URSS la 29 iunie 1940, nu a fost menţionat nici în Pactul Ribbentrop - Molotov şi nici în ultimatum-ul sovietic din 1940 (Lupan, citat de Stamate, 1997). Herţa, din a doua jumătate a secolului al XVIII-lea, a devenit reşedinţă de ţinut administrativ în Moldova, iar Ţinutul Herţei, cu o suprafaţă de 304 km^2, s-a unit, în 1834, cu Ţinutul Dorohoi.

Astăzi, raionul Herţa, cu 9 comune şi 32 de sate, restabilit ca atare în componenţa regiunii Cernăuţi, în 1992, reprezintă un areal etnic compact românesc, având în componenţa sa doar un singur sătuleţ de ucraineni: Mamorniţa ucraineană (Popescu, 2004 b).

La recensământul sovietic din 1989, raionul avea o populaţie de 29 611 locuitori, din care populaţie românească 27 517 persoane, respectiv 92,9% din total. Dintre aceştia, 23 539 se declarau români şi doar 3 978 moldoveni, ultimii fiind din satele Ostriţa, Ţureni şi Marmoniţa românească din fostul raion rural Cernăuţi, format imediat după Război, unde românii erau arbitrar trecuţi în paşaport ca „moldoveni"[69] (Fig. 45, dreapta). După 12 ani, compactitatea elementului etnic s-a păstrat nealterată, recensământul din 2001 consemnând o populaţie totală 32 316 locuitori, dintre care 29 554 români (91,5%) şi 756 moldoveni (2,34%), foarte mulţi moldoveni declarându-se români (Tab. 16).

De altfel, populaţia neromânească era alcătuită mai ales din grăniceri şi familiile acestora, precum şi de o parte din specialiştii şi funcţionarii sosiţi aici prin repartizare. În plus, gradul de asimilare lingvistică a românilor este mult mai redus în comparaţie cu celelalte etnii: 0,39, faţă de 7,92 la ucraineni şi 9,36 la ruşi. Sate

[69] Idem.

precum Mogoşeşti, Godineşti, Molniţa sau Mămăliga au denumiri ce atestă fără echivoc continuitatea elementului etnic românesc.

Tabelul 16. **Structura etnică a localităţilor din raionul Herţa.**

	Localitatea, populaţia totală (loc., 2001) şi ponderea românilor	
Sate româneşti	**peste 95% români**	Crupeansc (Pasat) - 710, 100%; Buda Mică - 505, 100%; Lunca - 497, 100%; Bairachi (Mogoşeşti) - 1715, 99%; Petraşivca (Mihoreni) - 1718, 99%; Daicovţi (Proboteşti) - 1181, 99%; Satu Mare (Pilipăuţi) - 88, 99%; Buda Mare - 1056, 98%; Hreaţca - 1804, 98%; Privalne (Beceşti) - 646, 98%; Târnauca - 2595, 97%; Godineşti - 1199, 97%; Culiceni - 763, 97%; Horbova - 2768, 96%; Movila - 583, 96%; Lucoviţa - 599, 96%; Bucovca (Pueni-Bucovina) - 867, 96%.
	90 - 95% români	Molniţa - 1744, 95%; Ostriţa - 3224, 93%.
	80 - 90% români	Radgospivca (Ţureni) - 338, 84%.
	50 - 80% români	Herţa - 2122, 68%.
Sate ucrainene		Marmoniţa ucraineană - 483, 7%.

Sursa: Popescu, 2004 b.

La nivel macroteritorial, jumătatea nordică a Bucovinei, împreună cu ţinutul Herţa face parte din regiunea Cernăuţi. După datele recensământului ucrainean din 2001, în regiunea Cernăuţi locuiau 181 780 românofoni – 114 555 români şi 67 225 „moldoveni" (19,78% din populaţia totală a regiunii), evoluţia comunităţii româneşti consemnând un trend ascendent faţă de situaţia din 1989 (când se înregistrau 178 644 români şi moldoveni, adică 19,67% din populaţia totală a regiunii).

3.3. Evaluarea potenţialului de cooperare transfrontalieră aferent frontierei de nord a României după integrarea în Uniunea Europeană (BM)

Începând cu anii 1990, Uniunea Europeană acordă din ce în ce mai mare atenţie sprijinirii programelor de dezvoltare transfrontalieră atât la nivelul graniţelor sale externe, cât şi a celor interne. În cadrul său, iniţiativa comunitară INTERREG funcţionează din 1990. Scopul principal al acesteia este de a întări coeziunea economică şi socială prin sprijinirea cooperării transfrontaliere, precum şi de a promova cooperarea dintre statele Uniunii Europene şi cele din afara ei.

În prezent, România prezintă o slabă dezvoltare şi integrare socio-economică a zonelor de graniţă, precum şi cu o relativ slabă participare a regiunilor sale în cadrul programelor de cooperare între diferitele regiuni europene.

Localităţile aflate la frontiera de nord a României aparţin din punct de vedere administrativ judeţelor Satu Mare, Maramureş, Suceava şi Botoşani. Cele mai multe localităţi sunt în mediul rural, în limita spaţiului studiat fiind doar şase oraşe: Sighetu Marmaţiei, Vişeu de Sus şi Borşa (judeţul Maramureş), respectiv Vicovu de Sus, Siret (judeţul Suceava) şi Darabani (judeţul Botoşani) (Fig. 46).

3.3.1. Potenţialul demografic

În perioada de tranziţie s-au produs numeroase schimbări ce privesc şi aspectul demografic. Astfel, factori de ordin politic şi economic au determinat atât intensificarea migraţiei externe şi schimbarea sensului de deplasare a celei interne (dinspre mediul urban spre cel rural), cât şi reducerea continuă a bilanţului natural.

Unităţile administrativ-teritoriale de la frontiera de nord a României se încadrează din punct de vedere demografic în mare parte în categoria localităţilor cu populaţie sub 10 000 locuitori (Fig. 47).

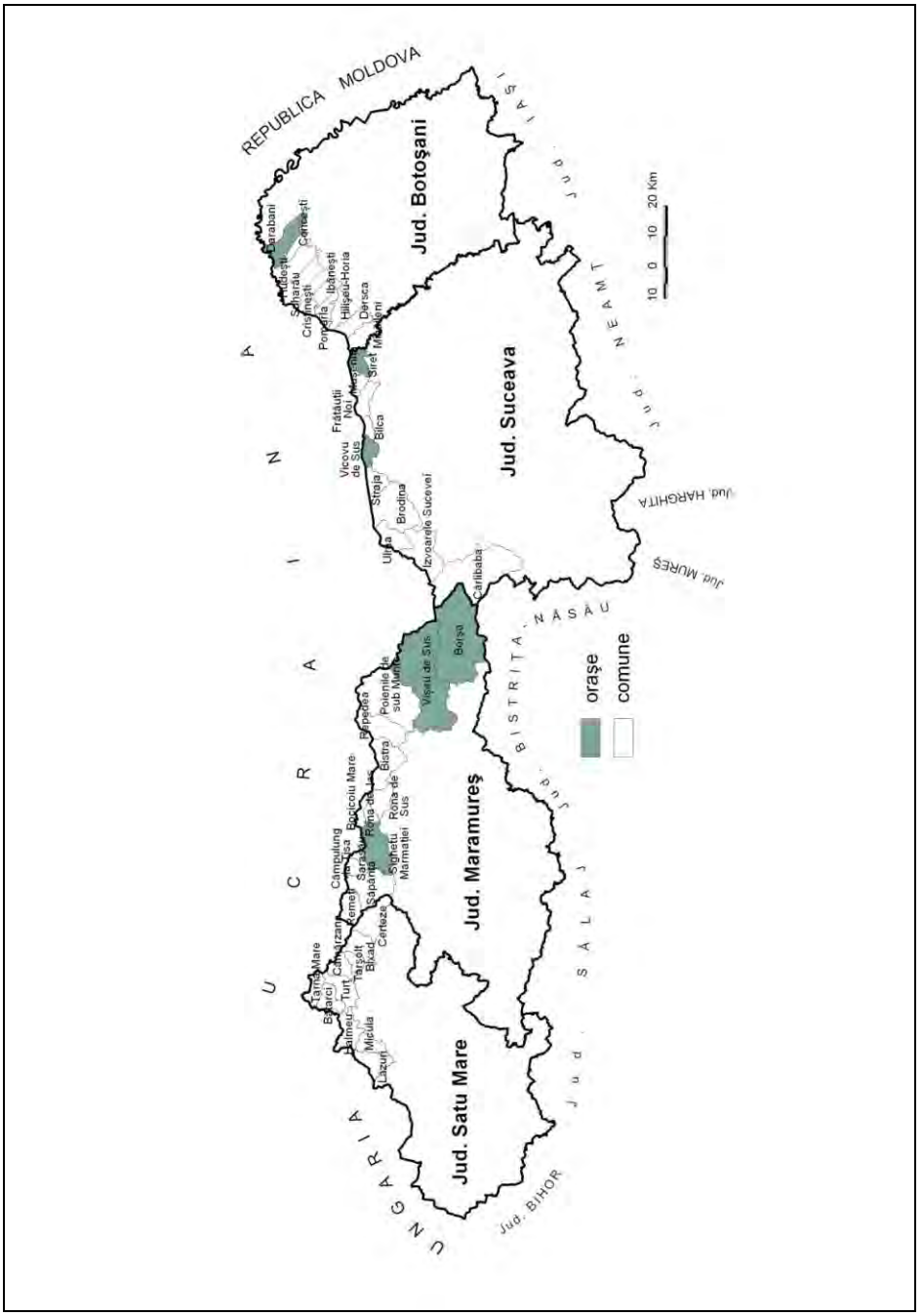


Figura 46. **Localităţile de la frontiera de nord a României.**
(Bianca Mitrică, 2013)

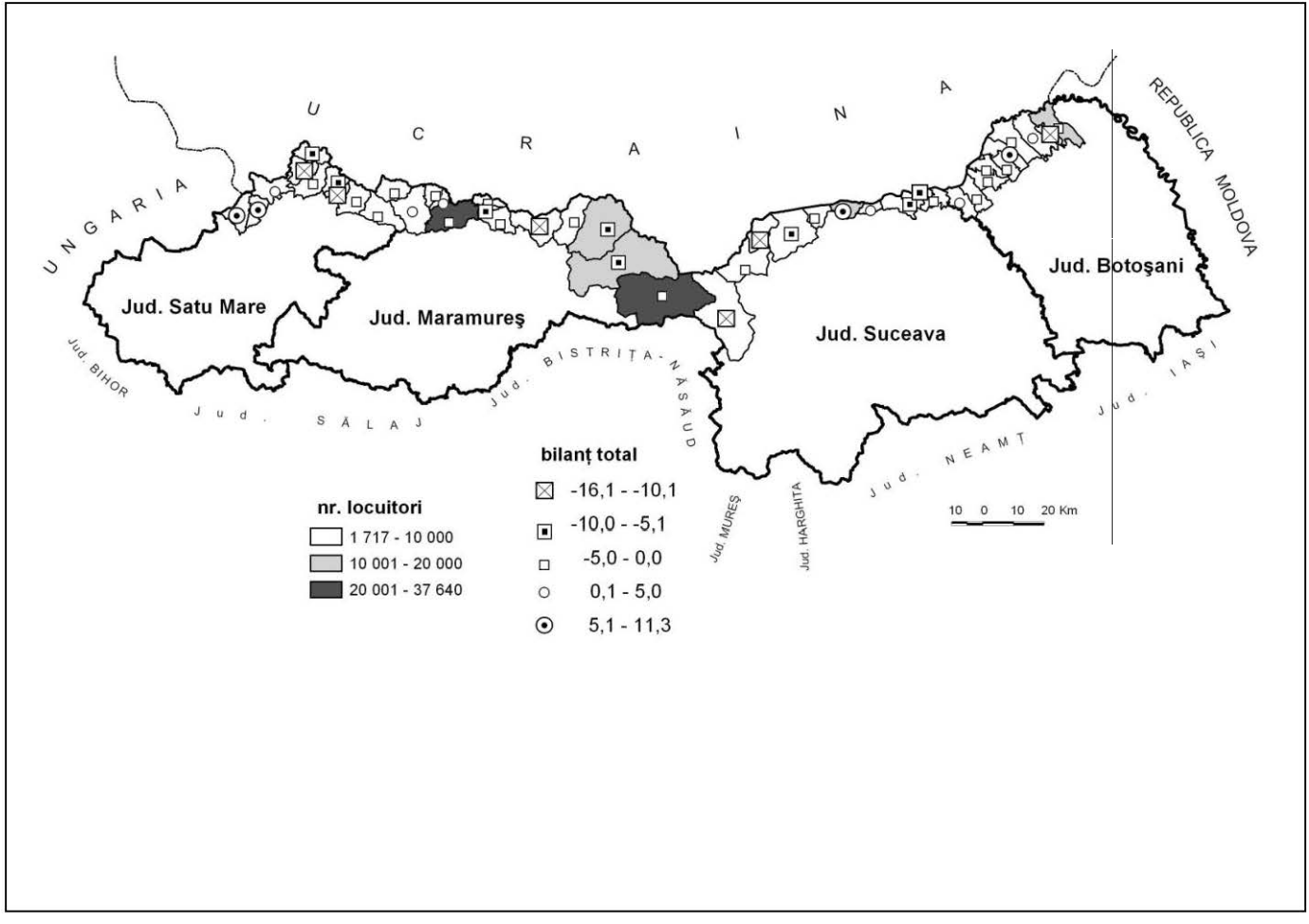


Figura 47. **Potenţialul demografic.**
(Bianca Mitrică, 2013)

La recensământul din 2011, cele mai mici comune au fost Cârlibaba (1 717 loc.), Rona de Jos (1 776 loc.), Conceşti (1 781 loc.), Muşeniţa (1 871 loc.), Ulma (2 007 loc.), Izvoarele Sucevei (2 063 loc.), Cămârzana (2 355 loc.), Sarasău (2 238 loc.), Câmpulung la Tisa (2 485 loc.) şi Pomârla (2 661 loc.). La polul opus, cu peste 10 000 locuitori se înscriu oraşele Vicovu de Sus (13 308 loc.), Vişeu de Sus (15 037 loc.), Borşa (27 611 loc.) şi Sighetu Marmaţiei (37 640 loc.).

Mişcarea naturală a populaţiei. Similar natalităţii şi mortalităţii, dinamica bilanţului natural al populaţiei a variat în funcţie de politicile demografice, economice şi sociale avute de diferitele regimuri politice care s-au succedat la conducerea ţării în special după cel de-al Doilea Război Mondial. Perioada ce a urmat anului 1989 a prezentat valori constante ale bilanţului natural, anul 1990 fiind începutul diminuării rapide a valorilor acestuia. Până la începutul secolului al XXI-lea, bilanţul natural a urmat o curbă descendentă, peste jumătate din localităţile de la frontiera de nord a României (22) având valori negative.

Cele mai mici valori aparţin comunelor Baineţ (-13,4‰), Ibăneşti, Conceşti, Mihăileni, Hilişeu-Horia, Săpânţa. La polul opus valoarea maximă abia depăşeşte 12‰ în localitatea Poienile de sub Munte (12,2‰).

Mişcarea migratorie a populaţiei. Perioada ce a urmat momentului decembrie 1989 s-a caracterizat printr-un profund proces de restructurare economică cu efecte directe în regiunile dezvoltate cât şi în cele mai puţin dezvoltate, impactul asupra fenomenului de migraţie fiind foarte puternic. Regiunile dinamice care şi-au pierdut atractivitatea au înregistrat scăderi ale numărului navetiştilor, concomitent cu creşterea pensionărilor (Ianoş, Tălângă, 1994).

În anul 2011, valorile bilanţului migratoriu variau între -18,3‰ şi 15,6‰, în comunele Poienile de sub Munte (jud. Maramureş), respectiv Lazuri (jud. Satu Mare). Valori sub -10‰ se înregistrau în comunele Bistra, Ulma, Târşolţ, Brodina, Repedea, Cârlibaba şi Izvoarele Sucevei, iar valori de peste 10‰ erau prezente în localităţile Lazuri, Micula şi Mihăileni. Valorile negative caracterizau 29 localităţi, iar cele pozitive doar 14 localităţi.

Bilanţul total al populaţiei înregistra, în anul 2009, valori cuprinse între 16,1‰ în comuna Bistra şi 11,3‰ în Lazuri. Cele mai mici valori aparţineau comunelor Bistra, Târşolţ, Bătarci, Cârlibaba, Ulma, Conceşti. La polul opus valorile maxime abia depăşeau 10‰ în localităţile Micula şi Lazuri.

După 2009, datorită stării de sărăcie, tot mai multe persoane îşi părăsesc locurile natale, opţiunile alese fiind atât deplasarea în alte regiuni ale ţării, cât şi munca în străinătate, în special în Italia, Germania şi Spania.

3.3.2. Structura populaţiei pe naţionalităţi

Românii formează populaţia majoritară absolută mai ales în localităţile din sectorul frontalier aferent judeţelor Botoşani şi Suceava. Românii sunt urmaţi ca pondere de ucraineni şi maghiari.

Populaţia maghiară este localizată la nivelul ţării aproape în totalitate în Transilvania, Banat şi Crişana, prezentând însă diferite grade de omogenitate. Se înregistrează un areal de maximă concentrare în Câmpia Banato-Crişană, pe latura de vest a ţării care cuprinde şi judeţul Satu Mare. Comunele cu cei mai mulţi etnici maghiari sunt Lazuri, Micula şi Halmeu.

Populaţia ucraineană are o pondere constantă (0,3%) în structura etnică a

României, concentrându-se cu precădere în nordul ţării. Comunele cu creşteri ale populaţiei şi reprezentări masive ale acestei etinii, peste 90% din total populaţie sunt în judeţul Maramureş (Poienile de sub Munte, cea mai mare comunitate cu 9 600 ucrainieni, apoi Bistra, Repedea, Rona de Sus) şi peste 50% în judeţul Suceava (Izvoarele Sucevei, Ulma). Localităţile în care sunt prezente şi alte minorităţi sunt Cârlibaba (germani), Muşeniţa (ruşi), Certeze şi Bixad (slovaci) (2011).

3.3.3. Potenţialul economic

Tendinţa ultimilor ani este de reducere a numărului activilor în favoarea persoanelor inactive. Acest fenomen se datorează în special îmbătrânirii populaţiei (creşterea numărului de pensionari), sporului natural negativ, dar poate conţine şi un procentaj de nerelevanţă datorită muncii la negru care nu se înregistrează statistic. O altă tendinţă este dată de creşterea numărului de persoane active din sectorul privat. Aceasta a constituit alternativa de absorbţie a forţei de muncă disponibilizate, totuşi într-o măsură destul de redusă. Ca o consecinţă a apariţiei sectorului privat în cadrul economiei este creşterea numărului întreprinzătorilor particulari, paralel cu scăderea numărului salariaţilor.

În anul 2011 numărul total al salariaţilor la nivelul localităţilor de la frontiera de nord a României era de circa 28 000 pers., dintre care peste 11 000 pers. în activităţile industriale.

Numărul mediu al salariaţilor la nivelul economiei localităţilor de la frontiera de nord a României înregistra o variaţie între 47 în comuna Cămârzana şi 11 720 în municipiul Sighetu Marmaţiei (Fig. 48). Analiza numărului salariaţilor evidenţiază următoarea distribuţie a claselor de mărime:

- 30 localităţi aveau între 59 şi 250 salariaţi (13,7% din totalul salariaţilor); aceste localităţi se caracterizau şi printr-un număr mic de locuitori;
- din categoria 250 - 500 salariaţi făceau parte doar 4 localităţi (5,1% din forţa de muncă totală);
- centrele între 500 - 1 000 salariaţi - 3, totalizau 6,7% din totalul forţei de muncă;

Structura economiei scoate în evidenţă o predominanţă a serviciilor în 36 localităţi (peste 50% din salariaţi lucrau în acest domeniu). Centrele cu o pondere ridicată a salariaţilor în servicii (peste 95%) erau Bătarci, Halmeu, Cămârzana, Rona de Jos, Pomârla, Hilişeu-Horia, Tarna Mare şi Săpânţa. Cele mai mici valori procentuale aparţineau comunelor Brodina (22,1%), Certeze (24,6), Turţ (34,7%), Târşolţ (38,2%) şi oraşelor Sighetu Marmaţiei (41,7%), Borşa (44,9%) şi Vicovu de Sus (48,2%).

Industria este prezentă cu ponderi mai însemnate în Brodina (77,1%), Turţ (64,4%), Sighetu Marmaţiei (56,1%), Borşa (53,4%) şi Vicovu de Sus (51,2%). Se evidenţiază 4 comune în care nu activa nici un salariat în sectorul industrial.

Ponderile salariaţilor din agricultură variau între 0,1% în Vişeu de Sus, Vicovu de Sus, Sighetu Marmaţiei şi 10,8% în comuna Cristineşti.

În construcţii, ponderile salariaţilor variază între 0,5% în Vicovu de Sus şi 66,7% în comuna Certeze. Pondere ridicată deţinea şi comuna Târşolţ cu 61,7% din totalul salariaţilor.

Salariaţii din sectorul industrial variază între o persoană în patru localităţi (Rona de Jos, Cristineşti, Târşolţ şi Bocicoiu Mare) şi 5 389 persoane în oraşul Sighetu Marmaţiei.

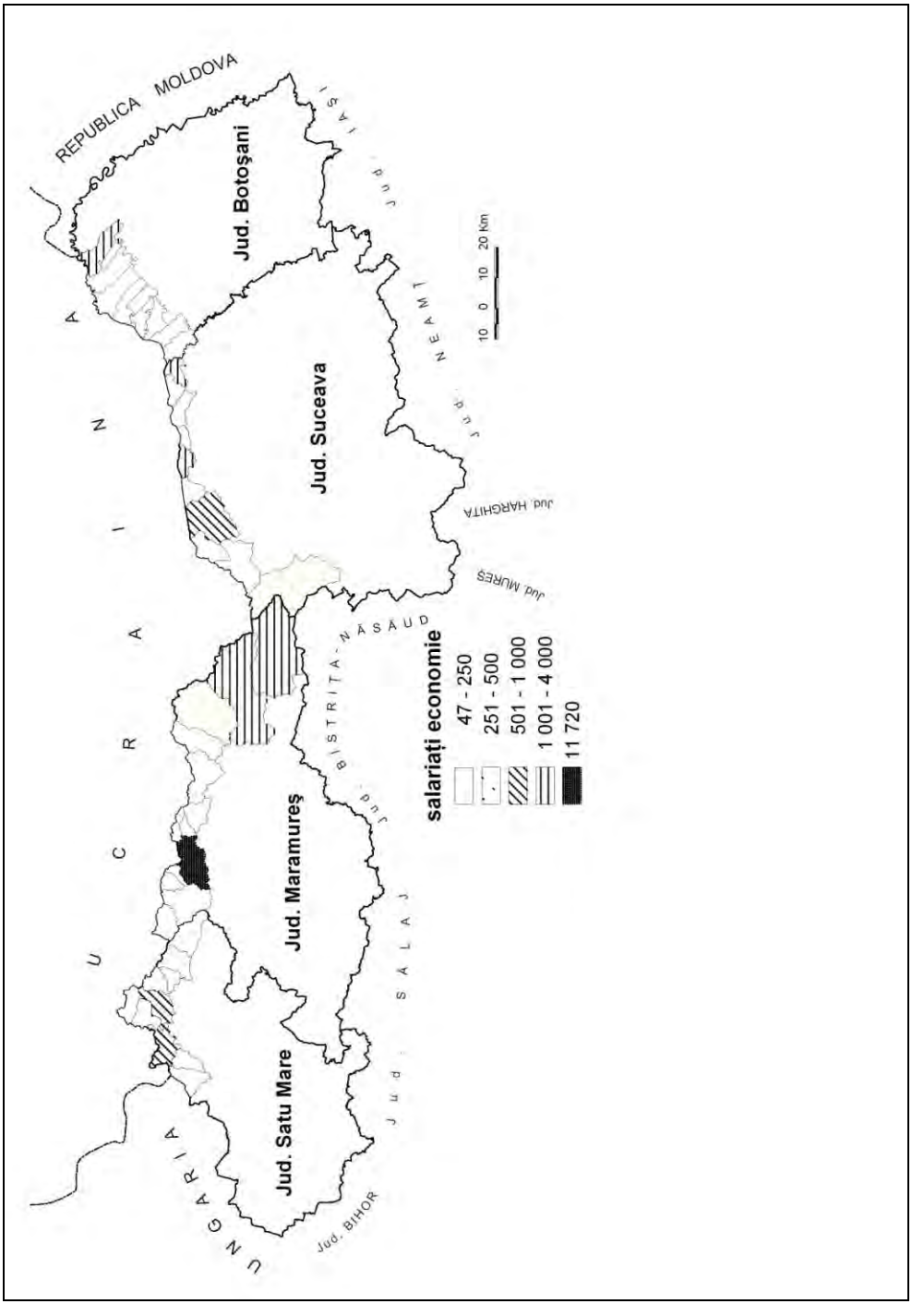


Figura 48. **Distribuţia şi structura salariaţilor la nivelul economiei (2011).**
(Bianca Mitrică, 2011)

Industria extractivă, bine reprezentată, este prezentă în localităţile Bistra (exploatare de calcare compacte), Bixad (exploatare de lignit în satul Trip, exploatare de minereuri complexe - pirită, plumb, zinc, cupru şi argint), Borşa (exploatare de plumb, zinc, cupru, andezite - în Băile Borşa), Cămârzana (exploatare de cinabru şi lignit), Câmpulung la Tisa (exploatare de balast), Cârlibaba (exploatare de minereruri de mangan şi de plumb), Certeze (exploatare de andezit), Darabani (exploatare de nisip cuarţos şi calcar), Hudeşti (exploatare de gresii), Poienile de sub Munte (exploatare de minereuri complexe), Săpânţa (exploatare de gresii şi andezit), Turţ (exploatare de minereuri complexe şi fabrică de preparare a minereurilor), Sighetu Marmaţiei (exploatare de balast), Vişeu de Sus (exploatări de marne şi calcare policrome).

Industria prelucrătoare este dezvoltată în special în centrele urbane: Sighetu Marmaţiei – construcţii şi reparaţii de utilaj minier, construcţii de piese şi organe de asamblare pentru diferite maşini şi utilaje, combinat de prelucrare a lemnului, fabrici textile, materiale de construcţie, de încălţăminte, de prelucrare a părului de animale şi de produse alimentare; Borşa – exploatarea şi prelucrarea lemnului, produse alimentare; Vişeu de Sus - construcţii de utilaje pentru mine şi cariere, fabrică de medicamente, de prelucrare a lemnului şi de produse alimentare; Darabani – prelucrarea lemnului, produse ceramice, textile şi alimentare; Siret – confecţii metalice şi prelucrarea metalelor, fabrici de tricotaje, confecţii covoare pluşate, brânzeturi şi produse de panificaţie.

În mediul rural, industria prelucrătoare, în special cea meşteşugărească şi de artizanat, este prezentă în Bilca (piuă pentru bătut sumane); Bixad (prelucrarea lemnului); Brodina (exploatarea şi prelucrarea lemnului); Cămârzana (prelucrarea artistică a lemnului); Câmpulung la Tisa (fabrică de cherestea), Săpânţa (prelucrarea artistică a lemnului), Halmeu (produse alimentare), Izvoarele Sucevei (exploatarea şi prelucrarea lemnului), Săpânţa (produse casnice de artizanat, îmbutelierea apelor minerale), Turţ (fabrică de preparare rachiuri şi prelucrarea primară a fructelor).

Spre deosebire de sectorul secundar, ponderea populaţiei active din sectorul terţiar a înregistrat în majoritatea oraşelor o creştere continuă. Curba ascendentă în cazul sectorului terţiar se corelează cu tendinţa generală de modernizare a societăţii, atât în anii economiei centralizate cât şi în cei de trecere la economia de piaţă.

3.3.4. Potenţialul de transport

Sistemul de transport, prin extensiunea sa spaţială, contribuie la creşterea accesibilităţii diferitelor regiuni ale unui spaţiu geografic, cu rol în procesele de dezvoltare regională şi locală şi cu influenţă asupra structurilor administrative. Din punct de vedere economic, sistemul de transport este o parte a sistemului socio-economic, ce îmbină resurse umane, economice, politice şi financiare. Sistemul de transport are rolul de component vehiculator de substanţă, energie şi informaţii asigurând funcţionarea pe ansamblu a economiei (Tălângă, 2000, p. 28).

Relaţiile transfrontaliere deţin un rol principal în susţinerea relaţiilor urbane europene. În cazul României, acestea se bucură de o îndelungată tradiţie, iar perioada comunistă nu a suprimat integral activităţile de mic trafic din zonele de frontieră.

Avantajele micului trafic sunt multiple: atenuarea decalajelor economice şi de oportunităţi de muncă între zonele frontaliere, scoaterea din izolarea geografică

în raport de reţelele naţionale, conturarea unor nuclee ale zonelor de concentrare umană şi economică. De exemplu, în primul caz, diferenţele de venituri de o parte şi de alta a frontierelor de vest determină fluxuri temporare de forţă de muncă către vest. În al doilea caz, scoaterea din izolarea geografică este întrezărită, pentru oraşul Botoşani, prin permeabilizarea frontierelor cu Republica Moldova şi Ucraina şi activarea legăturilor economice transfrontaliere. În al treilea caz, funcţionarea Euroregiunii Dunăre - Criş - Mureş - Tisa constituie o premisă pentru constituirea zonei de concentrare umană şi economică Timişoara - Novi Sad - Szeged.

Printre obiectivele cooperării transfrontaliere se numără şi îmbunătăţirea infrastructurii de transport. Pentru regiunile de graniţă şi transfrontaliere care suferă în continuare din cauza localizării lor la periferia ţărilor din care fac parte şi câteodata chiar a Europei, construcţia şi dezvoltarea drumurilor, căilor ferate, a aeroporturilor, căilor navale şi a porturilor sunt de o importanţă vitală (Fig. 49).

Dezvoltarea infrastructurii de transport sprijină punerea în valoare a poziţiei geografice a spaţiului analizat, ca zonă de tranzit dinspre / înspre Ucraina şi duce la creşterea mobilităţii, persoanelor şi a mărfurilor, atat inter- cât şi intra-regionale.

Integrarea României în Uniunea Europeană constituie o premisă pentru promovarea investiţiilor în domeniul transporturilor (fonduri private ca principală sursă de finanţare a proiectelor de infrastructură, promovarea parteneriatului public - privat, cofinanţare UE în proiecte transfrontaliere).

Soluţii pentru îmbunătăţirea infrastructurii sunt: crearea coridoarelor europene pentru transport, în special în zonele de graniţă; integrarea infrastructurii româneşti în reţeaua de transport european prin întărirea interconexiunilor fizice între teritorii şi a conexiunilor intangibile (comunicaţii); încurajarea cooperării transfrontaliere în ceea ce priveşte managementul traficului; construirea unei infrastructuri potrivite mediului înconjurător; facilitarea schimburilor între statele membre UE prin îmbunătăţirea operativităţii legăturilor între reţelele naţionale etc.

3.3.5. Potenţialul turistic

În perioada de tranziţie, serviciile au acţionat ca amortizor al tensiunilor de pe piaţa forţei de muncă prin preluarea unor segmente ale ofertei de muncă eterogene din punct de vedere al calificării sau aspiraţiilor profesionale. În ceea ce priveşte activitatea turistică, orientarea principală a acesteia trebuie să fie în direcţia satisfacerii cerinţelor traficului turistic în condiţii de rentabilitate).

Căile de creştere a eficienţei economice în turism vizează valorificarea superioară a resurselor naturale şi antropice şi crearea unor produse competitive, creşterea calităţii serviciilor, crearea condiţiilor de desfăşurare neîntreruptă a activităţii turistice, reducerea cheltuielilor de întreţinere şi exploatare, dezvoltarea şi modernizarea bazei materiale turistice în raport cu cerinţele turismului internaţional competitiv, creşterea ponderii serviciilor suplimentare, extinderea şi diversificarea acţiunilor publicitare.

Aşezările umane din spaţiul analizat se caracterizează printr-un potenţial antropic şi natural ce poate susţine dezvoltarea acestora, obiectivele turistice fiind datorate potenţialului natural, istoriei şi culturii locale (Fig. 50).

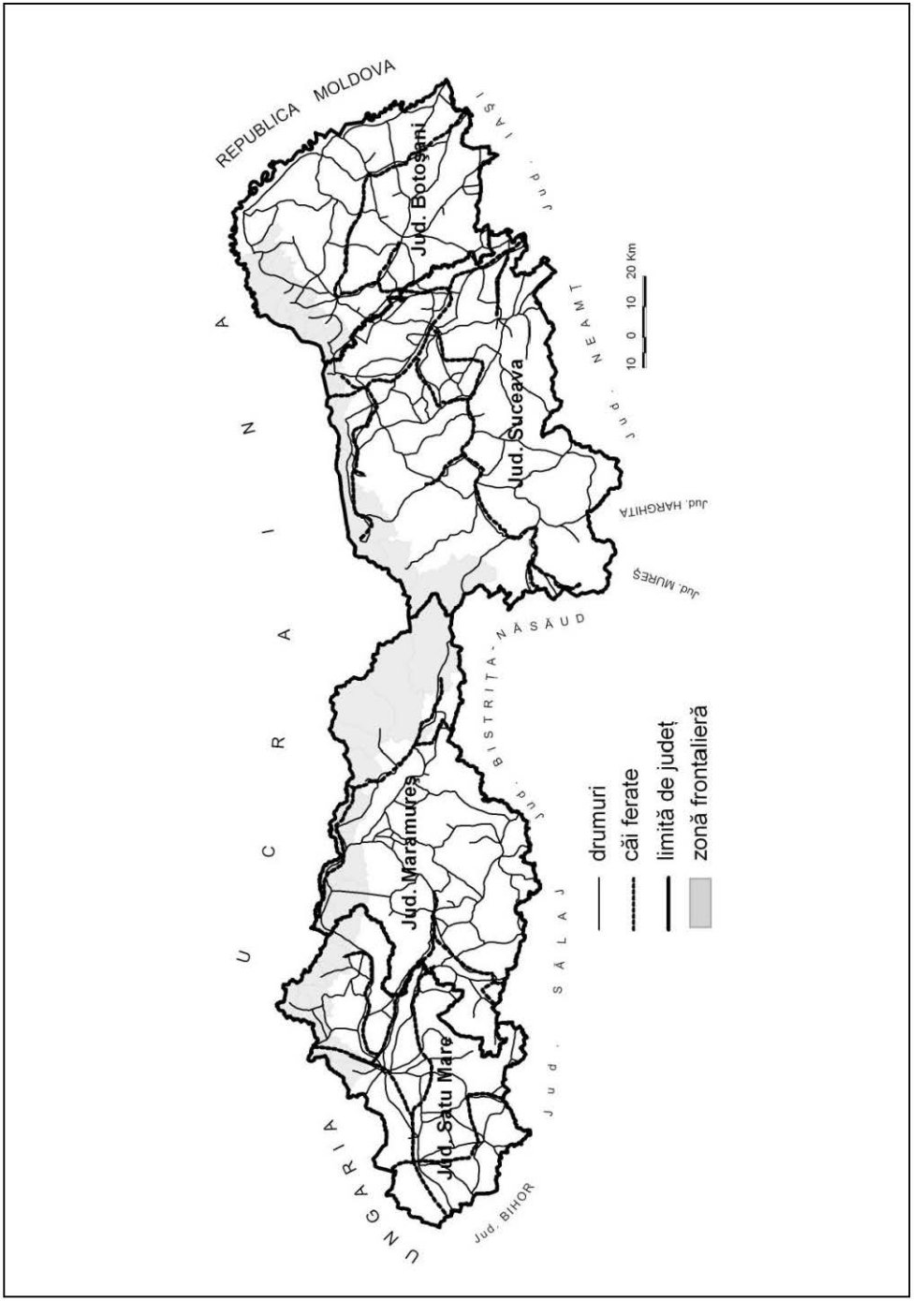


Figura 49. **Infrastructura de transport.**
(Bianca Mitrică, 2013)

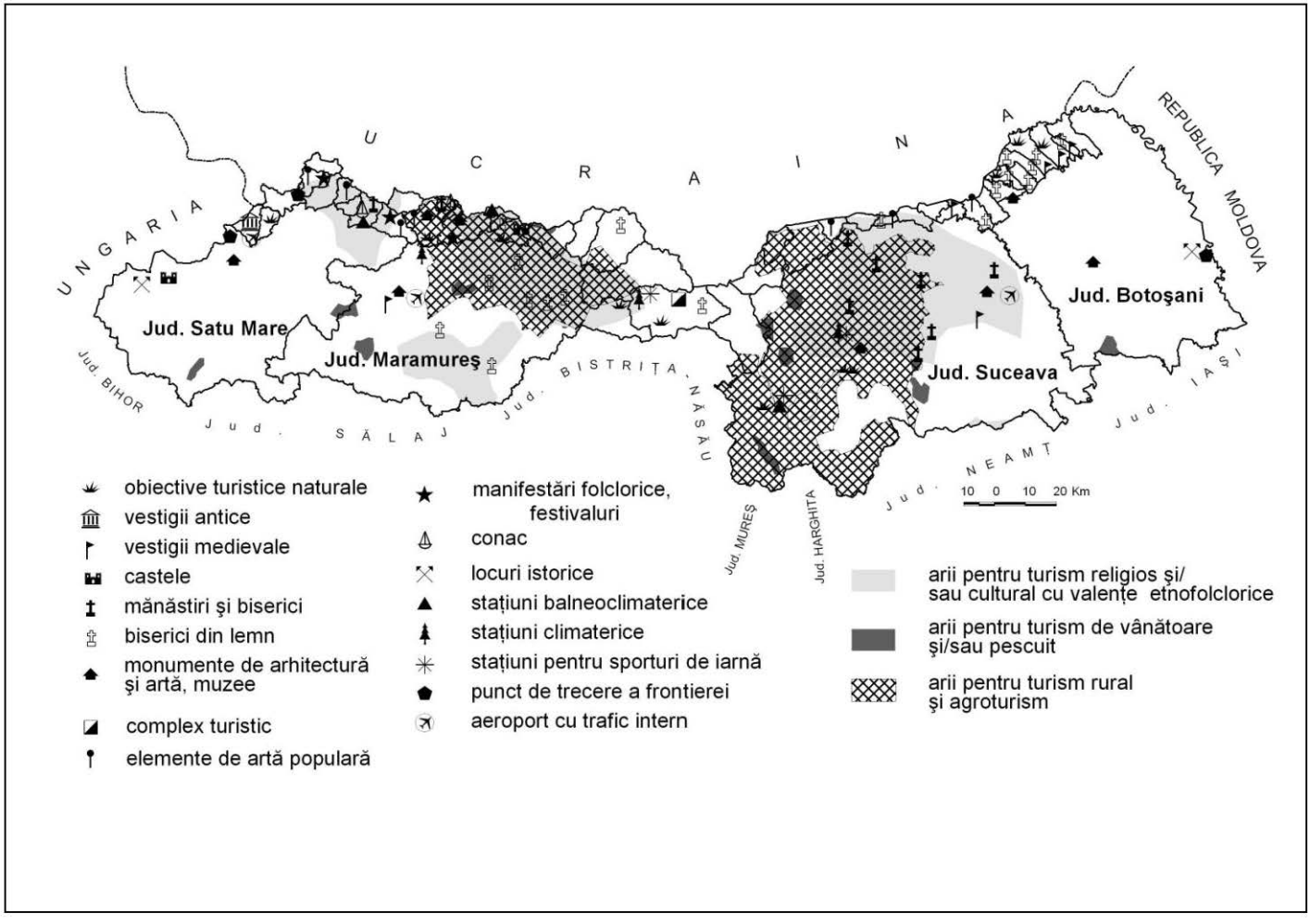


Figura 50. **Turismul în judeţele limitrofe frontierei de nord a României.**
(Sursa: Atlas Istorico-Geografic, ed. a II-a, Edit. Academiei Române, Bucureşti, 2007).

Potenţialul turistic natural este reprezentat prin:

- Staţiunea balneoclimaterică de interes local *Bixad*, cu climat de dealuri şi cu izvoare de ape minerale indicate în tratarea bolilor tubului digestiv, a afecţiunilor hepatobiliare, a celor metabolice şi de nutriţie, buvete pentru cură internă cu ape minerale;
- Parcurile dendrologice de la *Hudeşti* şi *Pomârla*;
- Localitatea *Izvoarele Sucevei*, pretabilă pentru practicarea turismului montan;
- Rezervaţia de cerbi lopătari de la *Micula*;
- Izvoarele cu ape minerale de la *Poienile de sub Munte*, numite local „borcuturi";
- Lacul cu apă sărată de la *Rona de Sus*, format prin prăbuşire pe locul unei vechi ocne abandonate. În apropierea vechilor exploatări de sare se află un arboret de larice ocrotit de lege, plantat la mijlocul secolului al XIX-lea, cu arbori de dimensiuni impresionante şi cu aspect monumental, rezervaţia „Gorunetul de la Ronişoara", care conservă o pădure renumită pentru calitatea lemnului de gorun;
- *Săpânţa*, localitate cu factori balneari cunoscută pentru izvoarele cu ape minerale cu diferite efecte curative, rezervaţie naturală (mlaştina Poiana Brazilor);
- Parcul dendrologic de la *Suharău*, rezervaţie forestieră (pădurea Stuhoasa, cu fagi seculari);
- Izvoarele cu ape minerale de la *Tarna Mare*;
- Izvoarele cu ape minerale de la *Turţ*, indicate în tratarea afecţiunilor reumatismale.

. *Potenţialul turistic antropic:*

- Ansamblul de la *Bătarci* - dansuri şi grup de ţăpuitoare, costume populare oşeneşti;
- Biserica de lemn de la *Bilca*;
- Mănăstirea *Bixad* (pelerinaje anuale cu ocazia diferitelor sărbători religioase), conacul din satul *Boineşti*;
- Staţiunea balneoclimaterică *Bocicoiu Mare*, situată în satul Crăciuneşti, conacul *Szaploncsay Zoltan*, astăzi şcoală;
- Biserica reformată cu turn de la *Câmpulung la Tisa*;
- Localitatea *Certeze*, renumită prin arhitectura monumentală şi dansul Sâmbra Oilor;
- Mormântul princiar hunic de la *Conceşti*, unde s-au descoperit obiecte din aur şi argint;
- Satul *Cristineşti*, unde se află două biserici din lemn cu arhitectură deosebită;
- Casa Balş din oraşul *Darabani*;
- Localitatea *Frătăuţii Noi*, cu un renumit centru de ţesături şi cusături populare, de pielărie şi cojocărie în satul *Costişa*;
- Satul *Hudeşti*, unde se află vestigiile unei aşezări fortificate extinsă pe 1 ha, ce datează din sec. IX -XI;
- Biserica din lemn din satul *Ibăneşti*;
- Localitatea *Izvoarele Sucevei*, unde se poate practica turismul ecvestru;
- Satul *Lazuri*, unde au fost descoperite urme de ceramică getică şi celtică (secolele III-II î.Hr.), precum şi urmele unei aşezări din secolele III - IV;
- Satul *Mihăileni*, vechi centru de ceramică roşie, biserici din lemn;
- Biserica ucraineană din lemn de la *Poienile de sub Munte*;
- Bisericile din lemn de la *Pomârla* şi *Rona de Jos*;

- Castelul Apafi din *Rona de Sus* (sec. XV);
- Localitatea *Săpânţa*, unde se află cea mai mare biserică de lemn din lume (75 m), produse casnice artizanat (cergi, clopuri, piese de port popular), precum şi renumitul Cimitir vesel, unic şi original înfiinţat în 1936 (Fig. 51-stânga);
- Localitatea *Bârsana*, unde se află a doua biserică de lemn ca înălţime din lume (după cea de la Săpânţa) (Fig. 51-dreapta).

Figura 51. **Maramureş. Elemente de potenţial turistic** (foto R. Săgeată): stânga - **Cimitirul vesel din Săpânţa**; dreapta - **Biserica de lemn din Bârsana.**

- Oraşul *Siret*, cu ruinele cetăţii voievodului Sas de pe Dealul Sasca;
- Localitatea *Straja*, renumită prin casele vechi ţărăneşti;
- Cetatea de pământ din satul *Oroftiana*, com. Suharău (14 ha, datând din secolele VIII - X);
- Oraşul *Vişeu de Sus*, cu izvoare minerale, centru turistic şi punct de plecare spre complexul turistic Borşa şi spre cabanele din Munţii Rodnei, Maramureşului şi Ţibleşului;
- Complexul turistic *Borşa*, amplasat la poalele Munţilor Rodna şi Maramureş, la 750 - 800 m alt., pe valea superioară a Vişeului, în apropiere de pasul Prislop. Prezenţa izvoarelor cu ape minerale, cu efecte curative, a climatului submontan, posibilităţile de practicare a turismului montan şi a sporturilor de iarnă, linia de teleferic, prezenţa hotelurilor şi a vilelor moderne contribuie la dezvoltarea activităţilor turistice. În apropierea oraşului se află stâncăriile de la Sălhoi şi rezervaţia *Cochlearia pyrenaica* din Munţii Maramureşului.
- Municipiul *Sighetu Marmaţiei*, unde se află Parcul „Grădina Morii“ cu arbori seculari; muzeu municipal; muzeu de ştiinţele naturii, muzeul arhitecturii populare maramureşene, muzeul memorial închinat victimelor comunismului, festivalul anual al datinilor şi obiceiurilor de iarnă.

3.4. Euroregiunea Carpatică (RS, DB)

Euroregiunea Carpatică este cea mai extinsă structură de cooperare transfrontalieră de la frontierele României. În structura ei participă unităţi administrative din Polonia, Ungaria, România, Ucraina şi Slovacia cuprinzând o mare diversitate etnică, religioasă şi lingvistică. Totodată, populaţia are o serie de

particularităţi istorice comune (regiuni ce au aparţinut Imperiului Austro-Ungar), similarităţi în dezvoltarea economică şi o aspiraţie spre progres şi integrare europeană, care crează un simţ al comunităţii şi al dorinţei de cooperare (Deică, Alexandrescu, 1995). În plus, peste 25%, din populaţia euroregiunii are statut de minoritate pe teritoriul statelor naţionale, iar cooperarea interetnică prin instituţii culturale comune, conectarea grupurilor etnice la realizarea unor proiecte economico-sociale de interes comun sunt instrumente efective pentru a atinge toleranţa şi stabilitatea între naţiuni ca precondiţii ale dezvoltării economice a euroregiunii. Trebuie precizat că nu doar autorităţile locale sunt participante la aceste procese de interconectare, ci se implică şi organizaţii ale societăţii civile, întreprinderi sau camere de comerţ. Euroregiunea Carpatică (Fig. 52) cuprinde unităţi administrative frontaliere din cinci ţări: Polonia, Slovacia, Ungaria, Ucraina, România cu o populaţie de peste 15 milioane de locuitori şi o suprafaţă de aproximativ 161 277 km^2 (Ilieş, 2004).

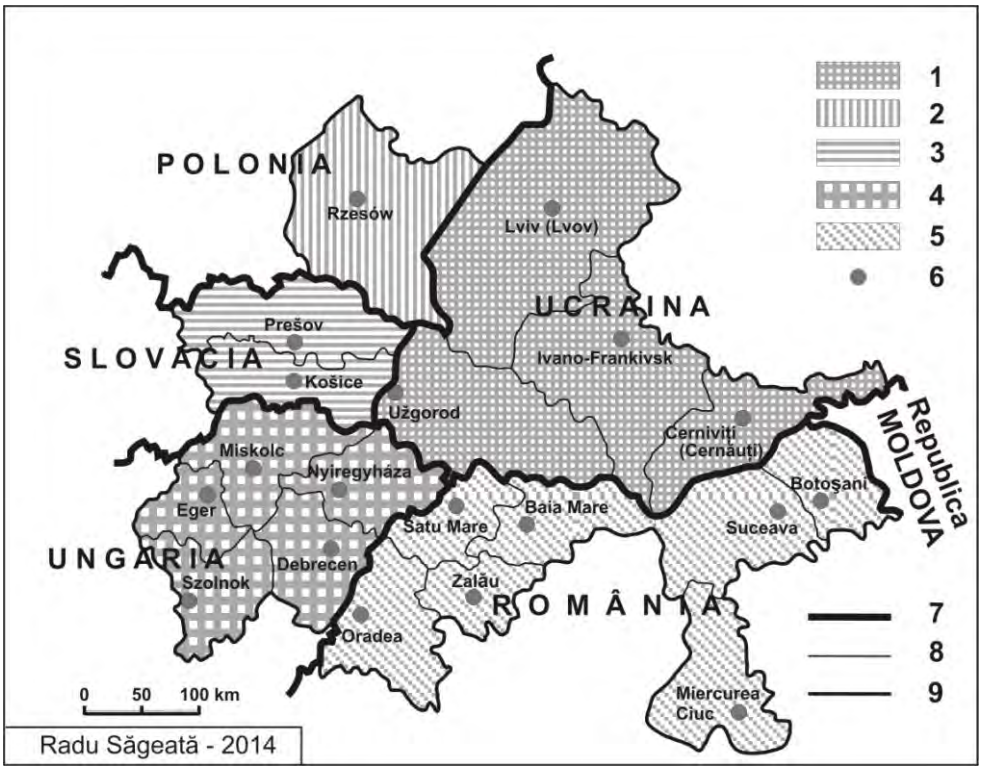


Figura 52. **Euroregiunea Carpatică** (la 1 ianuarie 2006).
1 - 5. Sectoare: 1. ucrainean, 2. polonez, 3. slovac, 4. maghiar, 5. românesc, 6. Centre polarizatoare / Reşedinţe administrative, 7. Graniţe de stat, 8. Limite administrative, 9. Limita Euroregiunii Carpatice.

A fost creată la 14 februarie 1993, ca urmare a relaţiilor transfrontaliere, în marea majoritate bilaterale. Noua situaţie politică si economică de la începutul anilor 2000 a scos la iveală potenţialul cooperării interregionale şi în acelaşi timp a creat o posibilitate practică de cooperare.

Munţii Carpaţi, care dau şi numele Euroregiunii, delimitează Bazinul Panonic într-o curbă cu o lungime de peste 1 500 km, din vestul Slovaciei până în sud-vestul României (Porţile de Fier).

Deşi creată la iniţiativa Ungariei, ca urmare a extinderilor succesive prin aderarea de noi unităţi administrativ-teritoriale, Euroregiunea Carpatică a ajuns să deţină cel mai mare sector în Ucraina (56 600 km^2 – 6 429 000 loc, 47,4% din populaţia totală a Euroregiunii), alcătuit din patru regiuni administrative. Acesta este urmat de sectorul românesc (42 308 km^2, 2 675 325 loc.[70]), constituit din şapte judeţe, pe locul al treilea se situează sectorul maghiar (28 639 km^2, 2 616 000 loc.). Cele mai mici sectoare sunt cel polonez, constituit din voievodatul Subcarpatia (17 929 km^2), care în pofida suprafeţei mai mare decât sectorul slovac (15 746 km^2), datorită reliefului predominant muntos, cu grad mare de fragmentare, are o populaţie mult mai redusă decât acesta (211 200 loc., faţă de 1 543 000 loc.) (Tab. 17).

Tabelul 17. **Structura Euroregiunii Carpatice**

Unitatea administrativă	**Suprafaţa** (km^2)	**Populaţia** (loc., 2008 - 2011*)
Polonia	**17 929**	**211 200**
Voievodatul Subcarpatia	17 929	211 200
Ungaria	**28 639**	**2 616 000**
Comitatul Borsod-Abaúj-Zemplén	7 247	746 000
Comitatul Hajdú-Bihar	6 211	550 000
Comitatul Heves	3 637	328 000
Comitatul Jasz - Nagykun - Szolnok	5 607	420 000
Comitatul Szabolcs-Szatmár-Bereg	5 937	527 000
România	**42 308**	**2 675 325***
Judetul Bihor	7 544	534 622
Judetul Botosani	4 986	375 684
Judetul Harghita	**6 639**	293 285
Judetul Maramures	6 304	422 209
Judetul Suceava	8 553	581 043
Judetul Satu Mare	4 418	308 774
Judetul Salaj	3 864	209 742
Slovacia	**15 746**	**1 543 000**
Regiunea (kraj) Prešov	6 753	763 000
Regiunea (kraj) Košice	8 993	780 000
Ucraina	**56 600**	**6 429 000**
Regiunea (oblast) Cernauti	8 100	938 000
Regiunea (oblast) Ivano-Frankivsk	13 900	1 464 000
Regiunea (oblast) Transcarpatia	12 860	1 288 000
Regiunea (oblast) Lvov (Lviv)	21 800	2 739 000
Total	**161 222**	**13 474 525**

Sursa: Prelucrat după Ilieş, 2004.

Regiunile muntoase ale Euroregiunii Carpatice sunt reprezentate prin masive montane: munţii Tatra Mare, pe teritoriul Slovaciei, în vest, ce culminează cu vârful Gerlachovský – 2 655 m (cel mai înalt vârf din Carpaţi), continuaţi cu Beskizii vestici şi Beskizii Sadecki în Polonia, respectiv cu Carpaţii Păduroşi pe teritoriul ucrainean. Pasul Dukla (502 m), situat la frontiera slovaco-poloneză, reprezintă una din cele mai importante axe de circulaţie din spaţiul Euroregiunii.

[70] La recensământul din 20 octombrie 2011.

Carpaţii Orientali încep de la frontiera româno-ucraineană, prin lanţul vulcanic Oaş - Gutâi - Ţibleş, respectiv Munţii Maramureşului şi Obcinele Bucovinei, şi se continuă la sud de şaua Borşa şi pasul Prislop (1 413 m) cu masive montane precum Rodna, Bârgău, Obcinele Bucovinei, Călimani, Bistriţei, Giurgeu - Hăşmaşul Mare, Ciuc şi Harghita. Culmile montane închid două mari areale depresionare: Depresiunea Maramureşului, respectiv ulucul depresionar Giurgeu - Ciuc şi o serie de depresiuni mai mici, precum Bilbor sau Borsec.

Euroregiunea dispune de un potenţial turistic remarcabil, inclusiv balneo-climateric, însă insuficient valorificat prin dotări cu standarde ridicate de confort. La aceasta se adaugă degradarea peisajului ca urmare a exploatărilor necontrolate de masă lemnoasă şi balast, mai ales după 1990, ca şi a dotărilor turistice (numeroase staţiuni şi baze turistice şi de agrement au fost lăsate în paragină, apoi demolate ca urmare a managementului defectuos pe fondul unui cadru legislativ inconsecvent şi a corupţiei). Dezvoltatea industriei turismului poate oferi oportunităţi extraordinare de dezvoltare pentru euroregiune, date fiind şi bogatele resurse de ape minerale cu proprietăţi curative.

Sectorul românesc este constituit din judeţele Bihor, Botoşani, Harghita, Maramureş, Satu Mare, Sălaj şi Suceava, care au statut de membre cu drepturi depline alături de unităţile administrativ-teritoriale din celelalte state: comitatele maghiare, regiunile ucrainene şi slovace şi voievodatele poloneze. Consiliul Euroregiunii cuprinde câte 3 membri din fiecare ţară.

În fiecare stat membru există un secretariat naţional care asigură legăturile curente cu Secretariatul Internaţional din Nyireghyhaza (Ungaria). De asemenea, există şi cinci comisii de lucru alcătuite din experţi din cele cinci state membre, comisii coordonate de câte un stat membru: Comisia pentru dezvoltare regională, Comisia pentru turism şi mediu, Comisia pentru dezvoltarea comerţului, Comisia pentru infrastructură socială şi Comisia pentru prevenirea dezastrelor naturale.

Euroregiunea Carpatică constituie o modalitate de a promova cooperarea interregională între membrii ei. Scopul său este de a organiza şi coordona activităţi, de a promova cooperarea prin acţiuni economice, ştiinţifice, ecologice, culturale, sportive şi educaţionale, de a uşura contactele cu organismele, organizaţiile şi instituţiile internaţionale, de a ajuta la stabilirea cooperării între cetăţeni, instituţii, autorităţi locale şi regionale.

Capitolul 4. **VECTORII ŞI EUROREGIUNILE DE COOPERARE TRANSFRONTALIERĂ DE LA FRONTIERA DE VEST A ROMÂNIEI**

4.1. Frontiera de vest a României în lumina antecedentelor istorice (RS)

4.1.1. Frontiera româno-ungară

Frontiera de stat româno-ungară a fost fixată convenţional de-a lungul frontierei etnice care separă populaţia românească din Transilvania de cea unguresc din Câmpia Tisei[71], fiind stipulată juridic prin *Tratatul de pace între Puterile Aliate şi Asociate cu Ungaria*, semnat la Trianon[72] la 4 iunie 1920. Are o lungime de 448 km[73], ceea ce reprezintă 14,0% din lungimea totală a graniţelor de stat a României.

Faţă de lucrările apărute în Ungaria, multe dintre acestea traduse în limbi de circulaţie internaţională, bazate pe date şi interpretări ce denaturează fundamental realitatea ştiinţifică (Deică, 1999), literatura geografică românească este foarte săracă în astfel de abordări, care să ilustreze situaţia reală pe baza argumentelor istorice, etnice, geografice. Este favorizată astfel indirect acreditarea, pe bază de false argumente ştiinţifice, a unor puncte de vedere ostile României.

În continuare, ne propunem să prezentăm câteva dintre documentele istorice, cartografice şi statistice maghiare, acoperite de vreme, dar şi de ignoranţa mai mult sau mai puţin voită a istoricilor şi autorităţilor politice ungare, ce ilustrează evoluţia structurii etnice a Ungariei şi Transilvaniei de Nord în perioada premergătoare Marii Uniri şi a Tratatului de la Trianon (sec. XVIII, XIX şi începutul sec. XX), care demonstrează justeţea hotărârilor acestuia asupra graniţei de nord-vest a României.

Astfel, încă din 1763, *Adam Kollar* descria Ungaria ca fiind un stat caracterizat printr-un mozaic etnic, recunoscând că dintre toţi locuitorii săi, tocmai ungurii reprezentau procentul cel mai redus din populaţie (Hunfalvy, 1876).

Mathias Bel consacra, într-un studiu geografic despre Ungaria, apărut în 1779, un loc distinct prezentării ariei de răspândire a elementului românesc din Ungaria. Un an mai târziu, *K. Gottlieb Windisch* descria structura etnică a judeţelor ungureşti limitrofe actualei graniţe cu România ca fiind alcătuită din unguri şi români, românii deţinând ponderi mai importante în Banatul timişan (unde erau majoritari), dar şi în judeţele Ugocea, Szabolcs, Békés şi Csanád.

Lexiconul geografic al Ungariei, alcătuit de *J. M. Korabinszky* în 1786, menţiona ca având structură etnică compact românească următoarele sate de pe teritoriul de astăzi al Ungariei: Bir, Cschege, Nagy Kalló, Nyir Adony (comitatul Szabolcs), Bedeu (Bedö), Merö-Peterd, Poceiu, Samson, Sáránd şi Wekerd (comitatul Bihor), Süged (comitatul Borsod).

Reprezentative pentru evidenţierea compoziţiei etnice a Ungariei de la sfârşitul secolului al XVIII-lea sunt şi lucrările lui *A. Valyi* (1796) şi *M. Schwartner* (1798). Prima este importantă deoarece sunt enumerate satele în care românii se

---

[71] Traseul topografic al liniei de graniţă româno-ungare este descris în lucrarea *Frontiera de stat a României*, autor Gr. Stamate, p. 59-60.

[72] Trianonul reprezintă o parte integrantă a domeniului de la Versailles, reşedinţa regelui Ludovic al XIV-lea, una dintre cele mai reprezentative realizări ale artei franceze din secolul al XVIII-lea.

[73] 33 km (7,4% din lungimea totală) reprezintă râurile de frontieră (în cea mai mare parte Mureşul - 22,3 km).

aflau în majoritate absolută: Bedö, Darvas, Körös-Szakál, Méhkerék, Merö-Peterd, Sáránd, Sarkad-Keresztur, Wekerd, Zsáka (toate în partea rămasă Ungariei din vechiul comitat Bihor), Batonya (comitatul Csanád), Porcsalma (comitatul Satu Mare) şi Nyir Adony (comitatul Szabolcs). La rândul său, statisticianul M. Schwartner analiza diferitele faze de evoluţie ale statului ungar, afirmând că „Ungaria este ţara cu populaţiile (naţionalităţile) cele mai amestecate de pe Glob şi că ungurii nu alcătuiesc un grup de populaţie, ci sunt amestecaţi cu Iasigii şi cumanii şi populează numai centrul Câmpiei Tisei, pe când spre periferia depresiunii, spre dealuri şi munţi, se întâlnesc populaţii de altă limbă, care formează ţinuturi etnice compacte" (Schwartner, M., 1798, p. 86).

Conform datelor lui *J. V. Csaplovics* (1821, 1829), românii alcătuiau majoritatea absolută a populaţiei în comitatele Arad, Torontal, Caraş şi Timiş, şi majoritate relativă în Satu Mare, Maramureş, Ugocea, Szabolcs, Csanád şi Békés, în vreme ce maghiarii formau un bloc etnic compact doar în câteva judeţe din centrul Câmpiei Tisei, în restul ţării fiind răsfiraţi printre celelalte naţionalităţi. Maramureşul constituia o zonă de contact între populaţia ruteană din Carpaţii Păduroşi şi românii din Ardeal şi Ungaria. La rândul său, *P. Magda* arăta, într-un studiu geografic şi statistic din 1834 că populaţia Ungariei era alcătuită din mai multe naţionalităţi, cea mai mare parte a ungurilor fiind stabiliţi la câmpie, în 40 de comitate, însă în puţine dintre acestea deţineau majoritate absolută. În 23 de comitate populaţia maghiară era predominantă, în celelalte 17 aflându-se în minoritate. Românii alcătuiau o majoritate absolută sau relativă în teritoriile ce corespund astăzi judeţelor din vestul României, răsfirându-se în Ungaria, în comitatele din preajma frontierei. La acea dată erau menţionate pe teritoriul de astăzi al Ungariei 5 sate româneşti în comitatul Szabolcs, 3 în comitatul Békés şi 4 în comitatul Csanàd.

Pentru evidenţierea situaţiei etnice de la mijlocul secolului al XIX-lea se impun lucrările elaborate de *E. Fényes* (1842), *W. Stricker* (1847), *V. Prasch* (1853), *Gy. Kautz* (1855), *L. Heufler* (1854 - 1856) şi *K. F. Czörning* (1857).

Statisticianul *E. Fényes*, în numeroasele sale studii şi publicaţii referitoare la structura etnică a Ungariei, constata că „această ţară este o mică Europă, deoarece aici trăiesc 18 popoare diferite, care se deosebesc între ele atât prin limbă, cât şi ca obiceiuri şi port şi deşi locuiesc împreună de veacuri, cu foarte mici excepţii nu şi-au împrumutat nici limba, nici obiceiurile, ci le păstrează fiecare, cu dârzenie, pe ale sale" (Tab. 18).

Tabelul 18. **Evoluţia structurii etnice a populaţiei Ungariei* (1869 - 1910).**

Etnia	1869	1880	1890	1900	1910
Maghiari	6 156 421	6 445 487	7 426 730	8 679 014	10 050 575
Germani	1 820 922	1 953 911	2 107 577	2 114 423	2 037 435
Slovaci	1 817 228	1 864 529	1 910 279	2 008 744	1 967 970
Români	3 470 069	2 405 085	2 592 905	2 785 265	2 949 032
Ruteni	469 420	356 062	383 392	427 825	472 587
Croaţi	206 651	2 352 339	1 554 000	1 670 905	1 833 162
Sârbi	267 344		1 057 264	1 042 022	1 106 471
Evrei	-	624 826	707 961	826 222	932 458
Alţii	11 295	264 689	318 251	394 142	469 255
TOTAL	13 229 350	15 642 102	17 349 398	19 122 340	20 886 487

Sursa: Seişanu, 2000, p. 120. * Ungaria se extindea în acea perioadă dincolo de teritoriul său de astăzi, cuprinzând *Transilvania* şi *Banatul* la est, *Voivodina*, *Croaţia*, *Slavonia* şi *partea de nord al Dalmaţiei* (*Lika*) la sud, *Maramureşul*, *Rutenia* şi *Slovacia* la nord, precum şi *Burgenlandul* austriac la vest.

Autorul recunoştea că ungurii locuiau în centrul ţării, pe când munţii şi dealurile de la periferie erau populate de alte naţionalităţi. Astfel, potrivit opiniei sale, fundamentată pe baza datelor statistice, cea mai mare pondere a populaţiei maghiare se afla în comitatul Csongrád, urmat de Heves, Györ, Borsod şi Szabolcs, de ţinutul cumanilor, precum şi în oraşele din Hajdu, în vreme ce în Vas şi Sopron ungurii formau aproape jumătate din totalul populaţiei. În acelaşi timp, referindu-se la minoritatea românească din Ungaria, autorul făcea următoarele constatări: „în Ungaria, după maghiari şi slovaci, românii sunt cei mai numeroşi, fiindcă în 1 423 localităţi s-au găsit 1 211 544 suflete, dintre care 907 693 greco-orientali, 301 813 greco-catolici, iar 2 035 romano-catolici. Împreună cu cei din Transilvania, Banat şi Crişana, numărul românilor se ridica la 3 470 069 persoane. Curat românesc nu este nici un judeţ, însă românii formează majoritatea în judeţele Caraş, Timiş, Zărand, Solnocul de Mijloc, Crasna, în ţinutul Chioarului şi în regiunile grănicereşti ale Banatului; alcătuiesc aproape 1/3 din populaţia judeţelor Bihor, Satu Mare şi Maramureş, 1/4 în Csanád, 1/6 în Ugocea şi Torontal, apoi mai locuiesc în Békés şi Szabolcs".

Din datele statistice prezentate de *W. Stricker*, în 1847, rezultă acelaşi fapt: ungurii formau, în comparaţie cu celelalte naţionalităţi, un procent destul de redus. De asemenea, aceştia erau minoritari în Ardeal şi în Regiunile Grănicereşti din sudul Ungariei. La rândul său, *Gyula Kautz*, comentând rezultatele recensământului din 1850 – 1851, recunoştea caracterul eterogen al populaţiei Ungariei, comparând-o şi el cu o Europă în miniatură sub raport etnic. Din datele aceluiaşi autor rezultă că populaţia românească era stabilită în mare parte pe teritoriul Maramureşului până în judeţul Bereg-Ugocea, în părţile centrale ale judeţelor Satu Mare şi Bihor, deţinând cele mai însemnate ponderi şi în Banatul timişan şi în judeţul Arad. Ungurii populau la acea dată, în masă relativ omogenă, doar ţinutul de câmpie din stânga Tisei şi cel dintre Dunăre şi Tisa, fiind şi aici amestecaţi cu insule de populaţie germană şi slavă.

V. Prasch descria, în 1853, blocul etnic unguresc ca fiind redus numai la regiunea de câmpie din centrul ţării având şi aici, în interiorul său, numeroase minorităţi etnice. Blocul unguresc era înconjurat de jur împrejur de către naţionalităţi străine: „rutenii şi slovacii la nord-est şi nord-vest, slovenii şi sârbo-croaţii de-a lungul Dravei, sârbii la sud şi românii la est". După datele sale, populaţia românească era majoritară în Transilvania, în regiunea regimentelor grănicereşti din Banat, precum şi în judeţele din estul câmpiei Tisei, în Arad, Bihor şi Satu Mare.

Ludvig Heufler înfăţişa, în studiul său statistic, geografic şi istoric despre Ungaria, blocul etnic unguresc ca ocupând regiunea de câmpie din centrul ţării, intrând în contact la nord cu slovacii, la nord-est cu rutenii, la vest şi sud-vest cu germanii, iar la est „de-a lungul graniţei Ardealului, de la Mureş până la izvoarele Tisei Albe, cu românii". Pe teritoriul Voivodinei şi în Banatul Timişan, ungurii abia atingeau 241 000 locuitori, adică 17% din totalul populaţiei.

O importanţă deosebită o are vastul studiu etnografic asupra Monarhiei habsburgice, elaborat de *Karl von Czörning* în 1857. Potrivit acestuia, limita blocului etnic românesc „pornea din judeţele Bereg şi Ugocea, străbătea localitatea Bătarci şi, trecând prin localitatea Turţ, atingea graniţa judeţului Satu Mare. De aici trecea prin localităţile Botiza, Oşfalău, Păuleşti şi Domahida, alcătuind o linie sinuoasă datorită insulei etnice germane şi germano-româno-maghiare, pe care o întâlnea în drumul său. De la aceste localităţi frontiera etnică se îndrepta spre apus

până aproape de graniţa judeţelor Satu Mare şi Szabolcs, atingând localitatea Penészlek, pentru ca ulterior să înainteze paralel cu graniţa judeţelor Satu Mare şi Bihor, până aproape de localitatea Valea lui Mihai şi de aici până la Tărcia. În dreptul localităţii Cheţ intra pe teritoriul judeţului Bihor, atingea Marghita şi trecea peste Cristur până la Barcău, de unde urma cursul acestui râu până la localitatea Sfârnaş. De aici se abătea spre sud atingând localităţile Tăuţi şi Şuşturogi, ca să ajungă la Oradea Mare, de unde se continua spre vest paralel cu valea Crişului Repede până la localitatea Cheresig. Aici părăsea apa Crişului şi înainta mai departe spre vest până la localităţile Zsáka şi Darvaş, în Ungaria actuală, ca apoi să se abată din nou spre sud şi trecând peste Puszta-Begecs şi Puszta-Atyás, să atingă limita judeţului Arad pe valea Crişului Negru. De la această localitate, linia ce despărţea blocul românesc de cel unguresc, pleca spre sud până la localitatea Chişineu-Criş, de unde se îndrepta spre apus până la Gyula - Vărşand. Aici întâlnea în cale insula etnică germano-maghiară, pe care o înconjura până la Puszta-Eperjes şi Curtici, de unde înainta spre sud, atingând localităţile Pilul Mare, Oltaca, Şiclău şi Cherechiu până la Micălaca, separând blocul românesc din şesul Aradului de insula etnică germană" (Manciulea, 1938, p. 31-34).

Cea mai mare „insulă" românească se afla pe teritoriul judeţului Bihor, începând de la localitatea Chiniz, din apropierea frontierei actuale, până la Hossupály (Ungaria), Santăul Mic, Bedö şi Mezö-Peterd. A doua „insulă" românească era cuprinsă între satele Mezö-Gyarok şi Méhkerék. În judeţele Békés şi Csanàd, localităţile Turnu şi Batania aveau o populaţie majoritar românească. Peste limita blocului românesc din Banat şi Regiunile Grănicereşti, populaţia românească înainta sub formă de „insule" bine conturate mult mai departe spre vest, până în ţinutul Deliblatului, răsfirându-se până în preajma Tisei şi a Dunării.

Un alt studiu etnografic, publicat trei ani mai târziu, avându-l autor pe *A. Ficker*, situează în 1860 blocul etnic maghiar numai în regiunea centrală a Câmpiei Tisei, alcătuind în 5 judeţe peste 90% din totalul populaţiei, în 6 judeţe peste 80%, în 10 judeţe peste 50%, în restul fiind minoritar. Românii ocupau la acea dată „aceleaşi regiuni ca şi pe timpul lui Decebal şi Traian, adică Banatul timişan, versantul vestic al Munţilor Apuseni, până în interiorul şesului Tisei" (Ficker, A., 1860, p. 43-44). Lucrarea este însoţită de o hartă care prezintă raportul dintre populaţia românească şi cea maghiară în judeţele din zona de graniţă, astfel:

- judeţul Caraş: români peste 90%, unguri 1 - 2%;
- judeţul Timiş: români peste 50%, unguri 1 - 2%;
- judeţul Torontal: români 10-20%, unguri 10 - 20%;
- judeţele Csanád şi Békés: români 10 - 20%, unguri peste 50%;
- judeţul Arad: români peste 50%, unguri peste 10%;
- judeţul Szabolcs: români 1 - 2%, unguri peste 50%;
- judeţul Sălaj: români 50 - 60%, unguri 20 - 30%;
- judeţul Maramureş: români 20 - 30%, unguri 5 - 6%.

Faptul că maghiarii alcătuiau un bloc etnic compact numai în centrul Câmpiei Tisei este confirmat şi în studiul geografic al lui *K. Szàsz*, din 1865. Potrivit acestuia, populaţia românească era majoritară în Transilvania şi Banat, în judeţele Arad, Timiş şi Caraş, dar şi în aşa-numitele „Partium"[74] (comitatele Chioar, Crasna, Solnocul de Mijloc şi Zărand) (Tab. 19).

[74] *Partium (Partes reapplicatae)* grupează cele patru comitate pe care Ungaria dorea să le alipească în dauna Transilvaniei, dar care au rămas restituite Ardealului de către împăratul Carol al VI-lea, în anul 1732.

În harta lui *H. Kiepert*, apărută în 1869, limita blocului etnic românesc pornea de la localitatea Visk din preajma Tisei, de unde înainta spre sud-vest şi vest, trecând prin oraşele Satu Mare, Carei şi Oradea, de unde se îndreapta spre vest, până aproape de localitatea Komàdi din Ungaria, apoi către sud-vest până la Salonta şi Gyula şi spre sud, până la vest de Arad. Recensământul de la 1870 confirmă atât caracterul eterogen al populaţiei Ungariei cât şi faptul că ungurii alcătuiau un bloc etnic compact numai în centrul ţării, fiind înconjuraţi de jur împrejur de alte naţionalităţi.

Tabelul 19. **Structura etnică la 1865 a actualei zone de graniţă româno-ungară.**

Judeţul	Total	Români	Maghiari	Germani	Ruteni	Slovaci	Evrei	Alţii
Maramureş	177 000	57 000	13 000	7 000	80 000	*	1 000	-
Satu Mare	248 000	72 000	145 000	16 000	4 000	1 000	9 000	-
Ugocia	50 000	8 000	21 000	1 000	19 000	*	2 000	-
Szabolcs	221 000	*	186 000	*	*	16 000	11 000	-
Bihor	500 000	200 000	290 000	-	-	-	7 000	-
Békés	155 000	9 000	96 000	4 000	-	46 000	*	-
Csanàd	75 000	45 000	20 000	*	-	*	*	-
Arad	240 000	180 000	36 000	18 000	-	*	*	-
Timiş	320 000	195 000	6 000	94 000	-	-	-	14 000

* prezenţă în număr redus: în jud. Torontal: bulgari – 10 000, francezi – 6 000, restul greci şi evrei;
în jud. Arad: minoritate greacă; în Ţinutul Grăniceresc: minoritate croat
Sursa: Szàsk, K. (1865), *Magyarország földeiràza*, Pest, p. 107, 109, 111, 113, 117, 119, 122, 124, 126, 128, 163.

Colonizările, ca şi politica concertată de deznaţionalizare a românilor, la care s-au adăugat tentativele sistematice de falsificare a datelor cuprinse în recensămintele maghiare efectuate după 1865, pornind de la interpretări pe baza principiului limbii materne, au condus la o creştere artificială a ponderii populaţiei maghiare, încercând să se creeze impresia unei Ungarii omogene din punct de vedere etnic. Chiar şi aşa, însă, blocul etnic românesc exercita o puternică presiune de împingere spre vest, asupra celui unguresc, fapt recunoscut şi într-o lucrare apărută în Ungaria în 1884[75].

Astfel, pe baza datelor recensământului din 1900, limita dintre blocul etnic românesc şi cel unguresc era stabilită aproape pe aceeaşi linie care a fost fixată prin Tratatul de pace de la Trianon: „de al localitatea Turmezö din preajma Tisei, prin Turulung, Livada, Remetea-Oaşului, Oaşul-Nou, Jojib, Culciul Mic, Culciul Mare, Carasău, Hirip, Amaţ, Ambud, Păuleşti, Satu Mare, Vetiş, Dara, Cetatea Veche, Boghiş, Domahida, Ghilvaci, Moftinul Mare, Ghenci, Pişcolţ, Irina, Chereuş, Petea, Păţalul Mic, Păţalul Mare, Cheţ, Marghita, Abraniul de Sus, Terebeşti, Petreu, Cristur, Olosig, Pocluşa, Sântjob, Sălard, Şiştire, Teotelec, Cetariu, Uliac, Săldăbagiu, Fughiu, Oşorheiu, Sânmartin, Seleuş, Oradea, Episcopia Bihorului, Szent-Jànos, Tărian, Berek-Böszömény, Körösszeg-Apáti, Varsany, Ugra, Geszt, Salonta, Arpad, Ghioroc, Vânători, Adea, Chişineu Criş, Pădureni, Zerind, Iermata Neagră, Ant, Gyula-Vári, Békés-Gyula, Nagy-Kamaràs, Kevermest, Iratoşu-Mic, Zimand, Zimanduţ, Fachert, Livada, Arad, Pecica, Peregul Mic, Mezöhegyes, Csanàd-Palota, Kövegy, Apàtfalva, Makó, Kis-Zombór, Pordeanu, Cherestur, Beba Mică, Kübekháza, Rabé, Majdán, Térvár, O-Szt, Ivàn, Szöreg, Martonos, O-Kanisza, Török-Kanisza, Iozseffalva, Zenta, Csoka, Monostor, Józova, Szaján,

[75] Láng, L., Jekkelfalusy, I. (1884), *Magyarország népességi statisztikája*, Budapest, p. 126.

Magyar-Padé, Ada, Mohol, Akács, Petrovoszello, Török-Becse, Bàcs-Földár, de unde trecea în ţinutul dintre Dunăre şi Tisa" (Fig. 53).

Figura 53. **Variante pentru trasarea frontierei româno-maghiare propuse la Trianon (1920).**

Sursa: Seişanu, 2000, cu completări.

1. Cerută de România în 1916, 2. Propusă de experţii englezi, 3. Propusă de experţii francezi, 4. Propusă de acad. Varga Gyula în 1912, 5. Propusă de experţii americani, 6. Propusă de experţii italieni, 7. Propusă de experţii sârbi, 8. Propusă de contele Ştefan Bethlen în 1912, 9. Frontiera actuală, fixată la Trianon (1920).

După numai 10 ani hotarul etnic unguresc apărea înaintat mult către est, ca urmare a unei presiuni forţate asupra blocului etnic românesc datorită politicii de deznaţionalizare[76] dusă de autorităţile ungureşti, la care s-au adăugat interpretările false ale datelor recensământului din 1910. Pe baza acestor interpretări, o serie de regiuni curat româneşti apar în date total schimbate sub raport etnic în numai un deceniu, limita blocului etnic românesc trecând prin următoarele localităţi: Királyháza, Tarna Mare, Gödenhaza, Feketeardo, Szöllösgyula, Tamásvaralja, Kisbábony, Turulung, Adrian, Remetea, Oraşul Nou, Viile Apei, Seini, Jojib, Berindan, Carasău, Sătmărel, Satu Mare, Ardud, Gârsa-Mare, Beltiugul Crasnei, Hurez, Bogdand, Hodod, Leleiu, Ulciug, Mănău, Arduşel, Biuşa, Cehul Silvaniei, Deja, Năimon, Verveghiu, Sâncraiul Silvaniei, Cristur, Gârceni, Zalău, Pănic, Căţălul-Unguresc, Petenia, Crasna, Rati, Şimleu Silvaniei, Bogăş, Noifalău, Zăuan, Ip, Leşmir, Baioc, Suplac, Aleşd, Şetchea, Piatra, Felchiu, Poşalaca, Tileagd, Furghiu, Oşorheiu, Sân Martin, Seleuş, Oradea, Biharszentjànos, Tărian, Bekekböszörmény, Körösszegapàti, Magyar Homorog, Körösharsàny, Biharugra, Geszt, Salonta Mare, Belfire, Ghiroc, Satu Nou, Vânători, Zerind, Adea, Şipar, Vărşandul Nou, Zimand, Zimănduţ, Fachect, Livada, Arad, Pecica, Peregul Mic, Csanádpalota, Kövegy, Apátfalva, Kiszombors, Pordeanu, Pusztakeresztur, Magyarmajdány, Egyházasker, Feketető, Kanizsa-Monostur, Hodegyház, Szajón, Torntáloroszi, Toba, Magyarcsenye, Tamasfalva, Aurel, Sânmartinul-Unguresc, Otelec, Alsoitebe, Szüllüsudvarnok, Magyar-Szentmihaly, Nagybecskerek, Lukàcsfalva, Felsömuzslya, Torontàltorda, Türükbecse.

Cu toate acestea, frontiera fixată la Trianon (1920) a urmat, fără abateri importante, delimitările realizate după criterii etnice, cu opt ani înainte, atât de contele maghiar Ştefan Bethlen, cât şi de Varga Gyula, membru al Academiei Ungare, încercând totodată un compromis între variantele propuse de experţii prezenţi la negocieri.

Contemporan al acelor timpuri şi temeinic documentat, istoricul american *Milton G. Lehrer* scria: „Dacă în 1920 s-a comis o nedreptate, nu ungurii au să se plângă de ea, ci românii, căci dincolo de frontiera politică au fost lăsate în teritoriul unguresc mai multe insule de români" (Lehrer, 1944, p. 20) [77].

La rândul său, *Emmanuel de Martonne*, analizând structura populaţiei Transilvaniei pe naţionalităţi şi medii de rezidenţă, declara, la 6 iunie 1921: „este un fenomen foarte curios în Transilvania caracterul esenţialmente urban al elementului unguresc, în orice caz unul din factorii care au cauzat cele mai multe greutăţi pentru apărătorii drepturilor României… Compoziţia etnică a centrelor urbane în regiunile de populare mixtă este în realitate un fenomen artificial: el depinde de naţionalitatea guvernării, care este cea a trupelor, administraţiei, a băncilor, a comerţului. Dacă adăugaţi o presiune deliberat exersată într-un sens determinat, este uşor de înţeles că oraşele din Transilvania nu puteau să nu devină aproape în întregime ungureşti. Este la fel de uşor de înţeles că aceasta nu mai poate continua acum. În mod natural, prin chiar forţa lucrurilor, oraşele trebuie să capete o fizionomie românească. Am cunoscut vechiul Cluj într-o epocă în care

[76] Politica de deznaţionalizare a românilor întreprinsă de statul maghiar a început în a doua jumătate a secolului al XIX-lea, până la Marea Unire şi s-a concretizat mai ales colonizări (îndeosebi în marile oraşe), în deznaţionalizarea prin intermediul bisericii, şcolii şi administraţiei (Manciulea, p. 47, 77).

[77] In acest sens, Lordul Balfour a declarat în şedinţa Camerei Comunelor din 12 februarie 1920, că frontiera dintre România şi Ungaria a fost fixată de comisia experţilor puterilor principale aliate şi asociate „în urma unor cercetări amănunţite şi bine cugetate şi cu dorinţa sinceră de a crea o frontieră justă pentru toate părţile" (*Parlamentary Debats House of Commons*, Vol. 125, No. 3 din 13 februarie 1920, citat de Seişanu, 2000, p. 169).

trebuia să ciuleşti bine urechile pentru a prinde un cuvânt în româneşte; acum, pe străzi, în Piaţa Unirii se aude româneşte peste tot; şi am avut impresia, în timpul unui sejur de numai două luni, că limba română făcuse progrese sensibile. Este vorba de un fenomen natural şi oarecum necesar. Într-o ţară în care satele sunt în majoritate româneşti şi unde guvernul este românesc, nu este posibil ca oraşele să nu devină în mod natural româneşti"[78].

Pretenţiile revizioniste ale Ungariei aveau să-şi găsească concretizarea în cel de-al Doilea Război Mondial, în contextul lipsei de fermitate şi de unitate a statelor aliate împotriva fascismului hitlerist, ce a condus la schimbarea raportului de forţe în favoarea Germaniei şi aliaţilor ei. Astfel, *Dictatul de la Viena din 30 august 1940* a modificat graniţa în beneficiul Ungariei, smulgând din teritoriul României 43 492 km^2, cu peste 2,6 milioane loc., mai mult de jumătate dintre aceştia români (Tab. 20).

Tabelul 20. **Structura etnică a judeţelor din zona frontalieră română după *Tratatul de la Trianon* (1920).**

Judeţele	Români	Maghiari	Alţii
Satu Mare	60,7%	25,4%	13,9%
Sălaj	56,3%	31,4%	12,3%
Bihor	61,6%	30,0%	8,4%
Arad	61,0%	19,5%	19,5%
Total	**934 263**	**317 895**	**161 338**
	59,9%	**26,6%**	**13,5%**

Sursa: Seişanu, 2000, p. 170.

În teritoriul ocupat de Ungaria horthystă au rămas 702 întreprinderi industriale mari şi mijlocii, cu un capital investit de aproape 4 miliarde lei[79], fără a mai fi socotite atelierele meşteşugăreşti, întreprinderile mici şi cele comerciale. Au fost dezorganizate transporturile, prin cedarea unor sectoare întregi de drumuri naţionale şi căi ferate, poşta, telegraful şi telefoanele. Agricultura a pierdut 1 303 002 ha teren arabil, 1 074 466 ha cu fâneţe şi păşuni, 57 693 ha cu vii şi podgorii, la care se adaugă 685 508 ha terenuri necultivate (drumuri, ape, aşezări umane)[80].

Pierderile teritoriale au fost însoţite de reprimarea crudă a populaţiei româneşti, în efortul de a schimba artificial compoziţia etnică în favoarea populaţiei maghiare şi de a justifica în acest fel eventuala permanentizare a acestui regim. Imediat după trecerea frontierei de către trupele horthyste (septembrie 1940) şi până în octombrie 1944 a fost pus în practică un întreg mecanism de opresiune soldat cu mii de victime, devastări, maltratări şi expulzări, pentru a-i determina pe români să-şi părăsească casele şi gospodăriile şi a se refugia în România. Sunt de menţionat în acest sens masacrele comise în „noaptea sfântului Bartolomeu" (13 - 14 septembrie 1940) la Treznea (263 români ucişi), Ip (157 morţi), pogromul de la Cluj din noaptea de 11 - 12 septembrie 1940, numai în judeţul Sălaj fiind ucişi, în luna septembrie 1940, 419 români[81].

[78] De Martonne, Emm. (1921), *Noua Românie în noua Europă*, Conferinţă ţinută la Societatea Regală Română de Geografie, prezidată de M.S. regele Ferdinad şi Alteţa Sa Regală prinţul moştenitor Carol.
[79] La nivelul anului 1940. După ziarele „Tribuna" din 2 aprilie 1941 şi „Ardealul" din 29 oct. 1944.
[80] Conform ziarului „Gazeta de Turda", din 16 martie 1941.
[81] După *Teroarea horthysto-fascistă în nord-vestul României (septembrie 1940-octombrie 1944)*, Ed. Politică, Bucureşti, 1985, p. 76-77.

Eliberarea Transilvaniei de Nord de sub dominaţia horthystă, prin jertfa de sânge a soldaţilor români, desăvârşită la 25 octombrie 1944, a reinstaurat administraţia românească asupra acestor teritorii atât de greu încercate. *Dictatul de la Viena* fost declarat nul atât prin *Convenţia de Armistiţiu din 12 septembrie 1944*, cât şi prin *Tratatul de pace din 10 februarie 1947*. În consecinţă, temeiul juridic al graniţei de stat dintre România şi Ungaria rămâne *Tratatul de la Trianon*, fapt confirmat şi prin *Tratatul de bază dintre România şi Ungaria*, încheiat la Timişoara şi ratificat de ambele părţi la sfârşitul anului 1996.

4.1.2. Frontiera româno-sârbă

Graniţa de sud-vest a României, corespunzătoare zonei transfrontaliere româno-sârbe, are o lungime totală de 546,4 km, ceea ce reprezintă 17,4% din lungimea totală a graniţelor de stat ale României. Este alcătuită din două sectoare: unul terestru (256,8 km – 47% din totalul lungimii graniţei), celălalt fluvial, reprezentat de Dunăre (289 km – 53%) şi a fost stabilită prin *Tratatul de la Sèvres* (art. 3, pct. 2), încheiat la 10 august 1920 între Puterile Aliate şi Asociate cu Polonia, România, Regatul Sârbilor, Croaţilor şi Slovenilor[82] şi Republica Ceho-Slovacă.

Sectorul terestru corespunde graniţei convenţionale ce separă Banatul românesc de cel sârbesc între punctul de „triplex confinium" de la Beba Veche – Rabe şi vărsarea Nerei în Dunăre. Trasarea sa a fost, de asemenea, fundamentată pe argumentul etnic: fostele comitate austro-ungare Timiş şi Caraş-Severin, ce aveau să alcătuiască Banatul românesc, erau net dominate de români, în vreme ce populaţia Torontalului, divizat între România şi Serbia, se caracteriza printr-o structură eterogenă, cu o dominare relativă a germanilor şi sârbilor (Tab. 21).

Tabelul 21. **Structura etnică a fostelor comitate austro-ungare din Banat (1910).**

Comitatul	Număr de comune cu majoritate:									
	română		germană		sârbă		maghiară		altele	
	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%
Caraş-Severin	315	88,5	20	5,6	5	1,4	8	2,25	8	2,25
Timiş	124	55,1	58	25,78	33	14,67	9	4	1	0,45
Torontal	33	15,7	70	33,34	64	30,48	42	20	1	0,48

Sursa: Seişanu, 1936, 2000, p. 183.

Frontiera stabilită iniţial a suferit unele modificări prin cedarea de către România statului Sârbo-Croato-Sloven, la 24 noiembrie 1923, a comunelor Pardany (Pardan), Modoş (Jaša Tomič), Surján, Cribovara şi Ngy-Gaj[83] cu populaţie sârbească, în schimbul localităţilor Beba Veche, Puszta-Kerestur (Cherestur), Jimbolia, Ciorda (Ciortea) şi Iam, populate îndeosebi de români, maghiari şi germani (Tab. 22), cedate în compensaţie de către acesta, României (Stamate, 1997, p. 69).

[82] Precursorul fostei Iugoslavii.
[83] Ultimele două desfiinţate în structura administrativ-teritorială actuală a Serbiei.

Tabelul 22. **Structura etnică a satelor intrate în componenţa României prin rectificarea de frontieră din 24 noiembrie 1923.**

Localitatea	Populaţia totală	Structura etnică (29.12.1930)					
		Români	Maghiari	Germani	Sârbi	Ţigani	Alţii
Beba Veche	2 632	1 609	574	346	27	47	29
Cherestur	807	1	783	7	-	2	14
Ciortea	602	587	-	-	-	14	1
Iam	911	813	34	14	-	34	16
Jimbolia	10 873	660	2 097	7 640	141	213	122

Sursa: Recensământul populaţiei din 29 decembrie 1930.

Banatul a fost provincia românească care a avut cel mai mult de suferit ca urmare a colonizărilor cu elemente etnice alohtone, pătrunse în toată perioada cuprinsă între secolele IV - XIX[84]. După datele recensământului populaţiei Ungariei din 1910, dintr-un total de 795 comune ce aveau să formeze Banatul românesc, 472 (aproape 60%) erau româneşti, la care se adăugau 148 germane, 109 sârbeşti, 55 maghiare şi 11 cu populaţie mixtă.

După aproape şase decenii, în preajma celui de-al Doilea Război Mondial (1941), comunităţi româneşti compacte se mai găseau într-un mare număr de sate din partea centrală şi estică a Banatului sârbesc[85] în vreme ce ponderea românilor din Novi Sad era nesemnificativă (Kocsis, Kicošev, 2004). Un alt areal de concentrare a populaţiei româneşti era cel dintre Bega Veche şi Timiş, la est de Becicherec (Toracu Mare, Toracu Mic, Iancaid, Sarcia Română şi Ecica Veche). În prezent, deşi diminuat ca intensitate, elementul etnic românesc s-a menţinut (Tab. 23).

Tabelul 23. **Localităţi cu ponderi importante de populaţie românească pe teritoriul actual al Voivodinei* (2002).**

Ponderea populaţiei româneşti (% din total)	**Comunele**
10 – 25	Dolovo, Moramolak, Deliblata, Vârşeţ.
25 – 50	Ecica, Sarcia, Alibunar, Petrovasila, Vlaicovăţ, Jamu Mare.
50 – 75	Toracu, Iancaid, Seleuş, Satu Nou, Retrişor, Oreşaţ, Iablanca.
75 – 100	Uzdin, Sânioan, Sânmihai, Nicolinţul Mare, Grebenaţ, Straja, Voivodinţi, Costei, Sociţa, Mesicea, Markovăţ, Srediştea Mică.

Sursa: Kocsis, Kicošev, 2004.
* Voivodina este provincie autonomă în Serbia.

În sectorul dunărean, graniţa a fost fixată pe şenalul principal de navigaţie, de la confluenţa Nerei cu Dunărea până la punctul comun al celor trei graniţe ale Bulgariei, României şi Serbiei. Suveranitatea asupra ostroavelor aferente fluviului a fost împărţită astfel: României i-au revenit insulele Calinovăţ, Moldova Veche, Şimian şi Ada Kaleh (inundată în 1970 pentru amenajarea lacului de acumulare Porţile de Fier), iar Serbiei, Medovnik, Plavişeviţa, Ogradena, Vajuşki Ostrovo şi Grabovica (Stamate, 1997, p. 220-228).

[84] O prezentare în detaliu a etapelor de colonizare a Banatului este realizată în articolul *Colonizările din Banat*, autor Radu Săgeată, publicat în „Comunicări de Geografie", I, 1997, Ed. Universităţii Bucureşti, p. 127-132.
[85] Uzdin, Satu Nou, Petrovasila, Seleuş, Sânmihai, Sânioan, Marghita, Jamu Mic, Markovăţ, Srediştea Mică, Mesicea, Sociţa, Iablanca, Costei, Voivodinţi, Retrişor, Vlaicovăţ, Nicolinţul Mare, Straja, Orşaţ, Grebenaţ, Deliblata, în oraşul Alibunar etc.

4.1.3. Sistemul de euroregiuni de la frontiera de vest a României

Alături de Capitală, judeţele limitrofe frontierei de vest a României în special Timiş, Arad şi Bihor, se caracterizează prin externalităţi pozitive în ceea ce priveşte nivelul de dezvoltare economico-socială, condiţie esenţială pentru o bună funcţionalitate euroregională. Astfel, au fost create premisele existenţei unei zone transfrontaliere caracterizată printr-o variaţie lentă a fluxurilor materiale şi umane, de o parte şi de alta a graniţelor, situaţie favorizată şi de existenţa minorităţilor etnice transfrontaliere. In aceste condiţii, euroregiunile de cooperare transfrontalieră constituite la frontiera de vest a României se caracterizează prin cel mai înalt grad de funcţionalitate şi coeziune teritorială dintre toate structurile de tip euroregional de la frontierele României.

De o parte şi de alta a frontierei vestice a României au luat fiinţă trei euroregiuni de cooperare transfrontalieră, cu particularităţi diferite:

- *Euroregiunea Bihor – Hajdú-Bihar*, bipartită, între România şi Ungaria, euroregiune în interiorul Uniunii Europene, bazată pe axa de cooperare Oradea – Debrecen şi rezultată prin fragmentarea Euroregiunii Carpatice, devenită neviabilă datorită întinderii sale;
- *Euroregiunea Dunăre-Criş-Mureş-Tisa* (DKMT), tripartită, între România, Ungaria şi Serbia, bazată pe axa de cooperare Timişoara – Szeged – Novi Sad, cu sectoare aproximativ egale în toate cele trei state şi cu un grad ridicat de funcţionalitate, deşi situată pe graniţa externă a Uniunii Europene;
- *Euroregiunea Dunărea de Mijloc – Porţile de Fier*, biparită, între România şi Serbia, însă situată de această dată pe frontiera externă a Uniunii Europene, a cărei viabilitate este dată în primul rând de omogenitatea potenţialului natural şi de imperativele de conservare a ecosistemelor rare şi endemice.

4.2. Euroregiunea Bihor – Hajdú-Bihar (CP, DN, MP, RS, PS)

4.2.1. Prezentare generală. Potenţialul natural şi turistic (MP, RS)

Euroregiunea Bihor - Hajdú-Bihar a fost creată la sfârşitul anului 2002, la iniţiativa Consiliului Judeţean Bihor (România) şi a Autoguvernării Locale Hajdú-Bihar (Ungaria). Primăriile din Oradea şi Debrecen sunt membri fondatori. Constituirea Euroregiunii a avut ca scop cooperarea în domenii de interes comun pentru cele două ţări, identificarea domeniilor potenţiale de cooperare transfrontalieră, implementarea diferitelor programe, ocrotirea sănătăţii, protecţia mediului etc.

Euroregiunea Bihor – Hajdú Bihar include două structuri teritoriale de nivel NUTS III: comitatul maghiar Hajdú-Bihar, respectiv judeţul Bihor din România. Poziţia geografică a Euroregiunii îi permite să fie unul dintre principalele areale de tranzit dinspre şi către Uniunea Europeană (Fig. 54). Coordonatele matematice care marchează punctele extreme ale Euroregiunii sunt date de meridianele de 20°50’ şi 22°48’ long. E şi de paralele de 46°23’ şi 47°58’ lat. N.

Relaţiile dintre cele două unităţi administrative (Fig. 55) ale Euroregiunii Bihor - Hajdú-Bihar au o istorie îndelungată. Înfiinţarea Euroregiunii s-a bazat pe ideea exploatării reciproce a avantajului potenţialului transfrontalier.

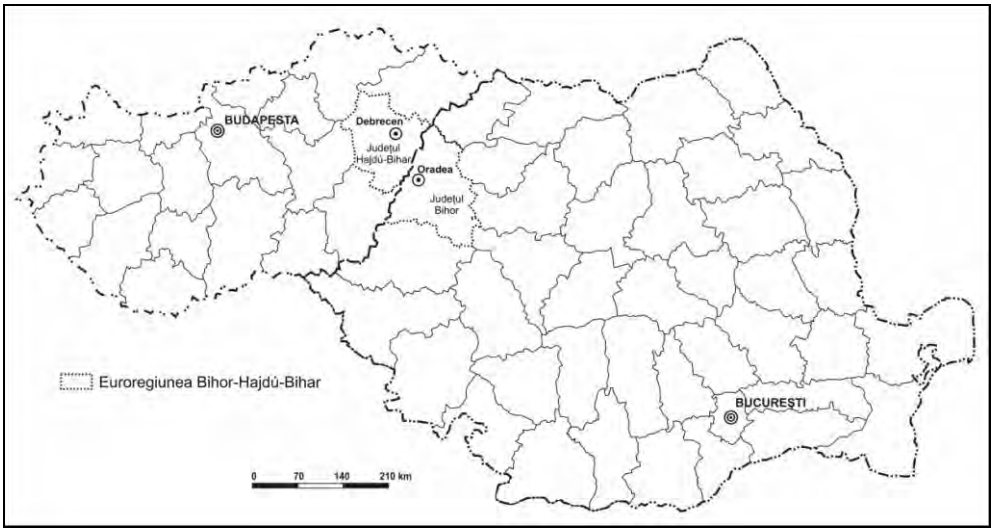


Figura 54. **Poziţia geografică a Euroregiunii Bihor – Hajdú-Bihar.**
Sursa: Ilieş, 2004.

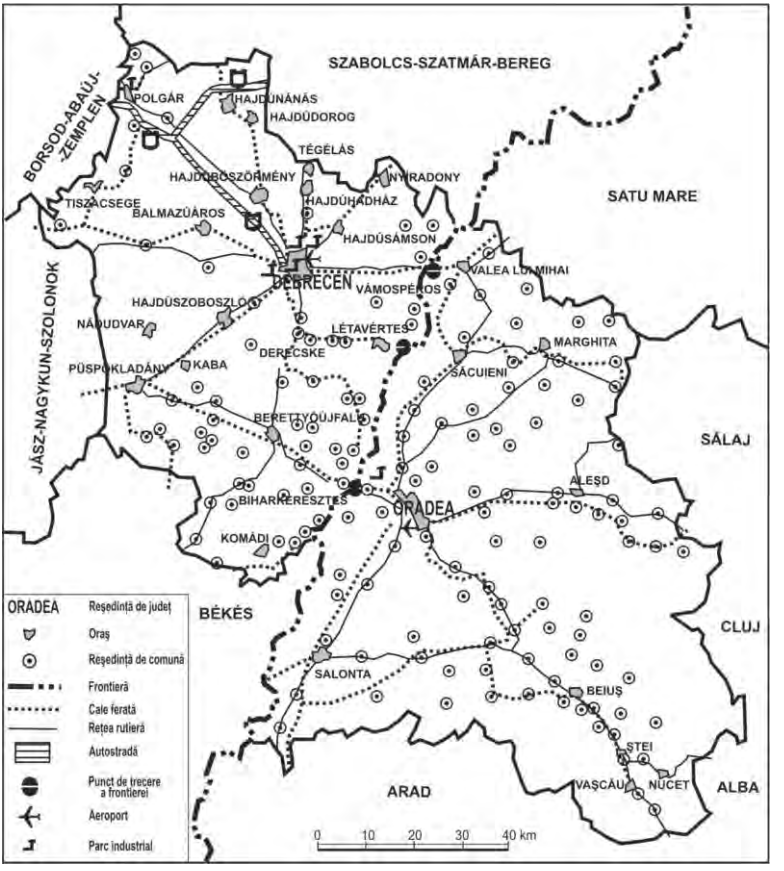


Figura 55. **Structura spaţială a Euroregiunii Bihor - Hajdú-Bihar.**

Documentul intitulat *Concepţia şi programul de dezvoltare a regiunii trasfrontaliere româno-ungare*, elaborat prin programul PHARE-CBC, a trasat principiile directoare privind colaborarea, bazată pe relaţii bilaterale directe, între cele două unităţi administrativ-teritoriale.

Bazele constituirii şi funcţionării Euroregiunii au fost puse în mai multe etape, astfel:

- la 11 octombrie 2002 - în Oradea se semnează Acordul de colaborare, prin care se înfiinţează Euroregiunea Bihor - Hajdú-Bihar;
- la 7 mai 2003 - Consiliul Euroregiunii aprobă Regulamentul de Organizare şi Funcţionare (ROF) al Euroregiunii;
- la 3 septembrie 2003 - Consiliul Euroregiunii modifică ROF pentru definitivarea structurilor sale de conducere. Are loc inaugurarea oficială a Biroului Euroregiunii în Oradea;
- la 28 aprilie 2004 - şedinţa Consiliului Euroregiunii Bihor - Hajdú-Bihar a avut loc la Debrecen, pentru a aproba primul raport de activităţi (pe anul 2003) al Euroregiunii şi acţiunile planificate pe anul 2004.

Euroregiunea Bihor - Hajdú-Bihar prezintă caracteristici asemănătoare celorlalte structuri de cooperare transfrontalieră de la frontierele României, dar şi unele particulare. Din punct de vedere structural, este o asociere de unităţi administrativ-teritoriale de acelaşi rang. Este o structură constituită prin participare bilaterală la nivel de state, ceea ce îi oferă o funcţionalitate sporită, fiind conturată în principal în bazinul hidrografic al Crişurilor şi Tisei, cu o dispunere în trepte a principalelor unităţi de relief (Ilieş, 2004).

Asigură o distribuţie echilibrată în teritoriu a aşezărilor şi a acestora faţă de centrele de polarizare Debrecen şi Oradea. Dispune de un sistem de căi de comunicaţii favorabil complementarităţii socio-economice.

Lungimea frontierei româno-maghiare, ce corespunde și cu limita vestică a judeţului Bihor este de aproximativ 166 km. În arealul Euroregiunii există trei drumuri transfrontaliere internaţionale şi două pentru trafic ocazional; este traversată de numeroase artere hidrografice, unele canalizate.

La nivelul Euroregiunii Bihor – Hajdú-Bihar premisele favorabile cooperării transfrontaliere au fost date de componenta umană echilibrată din punct de vedere etnic (români şi maghiari, cu minorităţi în ambele sectoare); existenţa resurselor de sol, subsol şi antropice; conservarea elementelor tradiţionale; punctele de trecere a frontierei; prezenţa coridorului european de transport E60; transportul aerian este asigurat de aeroporturile de la Oradea şi Debrecen.

Între Bihor şi Haidú-Bihar sunt discrepanţe în domeniul socio-economic, cultural şi comercial, în apariţia şi manifestarea fenomenului de îmbătrânire demografică, dar mai ales în cel de feminizare a spaţiului rural etc.

Relieful Euroregiunii Bihor – Hajdú-Bihar este foarte variat, fiind dispus sub formă de amfiteatru: Munţii Apuseni, bazinele neogene marginale şi Depresiunea Panonică. Munţii ocupă partea sud-estică, iar unităţile deluroase formează o zonă de tranziţie între Munţii Apuseni şi Câmpia Crişurilor. Culoarele depresionare au aspect de golfuri în care pătrunde şirul dealurilor vestice, iar în lungul râurilor, la nivelul luncilor şi al teraselor joase, pătrunde Câmpia Banato-Crişană (Berindei, Pop, 1972). Acestea sunt Depresiunea Barcăului, Culoarul Crişului Repede, Culoarul Crişului Negru. Unităţile de câmpie ocupă partea vestică a Euroregiunii şi sunt reprezentate prin Câmpia Tisei Mijlocii, Câmpia Hajdúság, Câmpia Nirului şi Câmpia Crişurilor.

Climatul temperat continental moderat este puternic influenţat de circulaţia vestică a maselor de aer oceanic. Repartiţia precipitaţiilor atmosferice este strâns legată de valorile umezelii aerului şi de gradul de înnorare. Viteza vântului prezintă o creştere de la vest la est, odată cu creşterea altitudinii.

Densitatea reţelei hidrografice în partea vestică a Euroregiunii, adică în comitatul Hajdú-Bihar este mai scăzută, comparativ cu cea estică. Cele mai importante cursuri de apă sunt: Tisa, Barcău, Hortobágy, Kősely, Kondoros, Ierul, Crişul Repede, Peţa, Crişul Negru. Apele subterane au o mare varietate, existenţa lor fiind legată de constituţia litologică, de structură şi tectonică, în funcţie de condiţiile climatice. Pot fi diferenţiate ape freatice şi ape de adâncime, din care se remarcă prezenţa apelor termale, în ambele unităţi administrative.

Subsolul sectorului românesc deţine o mare diversitate de resurse: bauxită, minereuri polimetalice, argilă refractară, marmură, calcare policrome, gresii cuarţoase, calcare pentru industria siderurgică şi ciment, zăcăminte de lignit, nisipuri bituminoase şi hidrocarburi. La suprafaţă sunt păşuni şi fâneţele naturale, păduri, resurse de apă, în special geotermale şi minerale. La acestea se adaugă un potenţial turistic valoros şi un bogat patrimoniu cultural (tradiţii şi meştesuguri).

Turismul a devenit un domeniu de interes economic atent promovat prin cooperarea transfrontalieră dintre România şi Ungaria. Obiectivele turistice din Euroregiunea Bihor – Hajdú-Bihar au fost cuprinse în mai multe pachete, fiind promovate atât prin intermediul internetului, cât şi al unor broşuri realizate de Camera de comerţ şi industrie Bihor, prin programul „Unitate în diversitate în turismul Euroregiunii", finanţat cu fonduri PHARE. Un astfel de pachet turistic este axat pe vizitarea obiectivelor arhitecturale, muzeelor şi obiectivelor istorice precum Muzeul Ţării Crişurilor, Turnul Ciunt din Salonta şi Muzeul Déri din Debrecen. Un alt pachet turistic este alcătuit din monumente istorice şi biserici romanice şi gotice din Bihor şi Hajdú-Bihar sau din staţiunile balneare de lângă Oradea şi din zona Debrecen. Există de asemenea un întreg pachet dedicat meşteşugurilor, având ca obiective pălincăriile şi morile din zona Cresuia, atelierele meşterilor populari din Debrecen sau cele ale olarilor din Vadu Crişului. Un alt pachet se adresează turismului de agrement.

Principalele nuclee de polarizare transfrontalieră sunt date de reşedinţele celor două unităţi administrative ce alcătuiesc Euroregiunea: Debrecen, reşedinţa comitatului Hajdu Bihar, respectiv Oradea, reşedinţa judeţului Bihor.

Debrecen (211 320 loc., 2011) este al doilea oraş ca mărmime al Ungariei după Budapesta şi principalul nucleu de polarizare din partea nord-estică a ţării, investit cu statut de capitală în timpul Revoluţiei din 1848 - 1949 şi la sfârşitul celui de-al Doilea Război Mondial (1944 - 1945) (http://en.wikipedia.org/wiki/ Debrecen).

Atestat documentar din perioada medievală (1235), Debrecen a fost, în secolul al XVIII-lea, cel mai mare oraş al Ungariei. Important nod de comunicaţii (autostradă, cale ferată, aeroport internaţional), oraşul este în acelaşi timp un puternic centru cultural (colegiu din 1538, teatru din 1789, universitate), industrial, financiar şi turistic, beneficiind de numeroase clădiri de patrimoniu.

Oradea (196 367 loc., 2011), reşedinţă şi principal nucleu de polarizare al judeţului Bihor, este situat pe Crişul Repede (Fig. 56), la contactul Dealurilor de Vest cu Câmpia Banato-Crişană. Atestat încă din anul 1133, Oradea este o veche aşezare românească (menţionată ca oraş în 1235 şi „civitas" în 1324), ocupată de turci în 1660 şi maghiari în 1692 şi trecută sub administraţie românească în 1918 (Vlăsceanu, Ianoş, 1998).

Figura 56. **Crişul Repede la Oradea** (foto R. Săgeată).

Dezvoltată iniţial ca centru comercial, datorită poziţiei sale avantajoase în raport de principalele drumuri comerciale din Europa Centrală, aşezarea devine încă de timpuriu un important centru cultural (tipografie la 1565, şcoală românească la 1733, Academia de drept la 1778 etc), iar după al Doilea Război Mondial s-au pus bazele unei industrializări masive (alumină, maşini-unelte, întreprindere mecanică, mase plastice, lacuri şi vopsele, încălţăminte, textile, blănărie, prelucrarea lemnului), fapt ce a atras o importantă creştere demografică (82 282 loc. în 1948, 220 848 loc. în 2002) concomitent cu o extindere a fondului construit. Declinul industrial după 1990 a generat şomaj şi plecări către rural sau în străinătate contribuind la scăderea demografică a oraşului şi la orientarea profilului funcţional către servicii.

Alte centre de polarizare, de nivel local, cu mărimi ce depăşesc 10 000 loc. sunt *Hajdúböszörmény*, important centru universitar şi cultural (singurul cu peste 30 000 loc.), *Hajdúszoboszló*, *Balmazújváros*, *Hajdúnánás*, *Berettyóújfalu*, *Püspökladány*, *Hajdúhadház* şi *Hajdúsámson* în sectorul maghiar, iar în sectorul românesc *Salonta*, *Marghita*, *Săcuieni*, *Beiuş* şi *Aleşd*.

Sectorul românesc (Judeţul Bihor – 7 544 km^2; 575 938 loc., 2011)

Judeţul Bihor se caracterizează printr-un peisaj atractiv, în care se disting trei unităţi de relief: Câmpia de Vest, Dealurile Vestice şi Munţii Apuseni, dispuse în amfiteatru.

Elementele rare ale cadrului natural au fost puse sub protecţia legii fiind declarate rezervaţii naturale sau monumentale ale naturii. Acestea sunt reprezentate printr-un număr mare de rezervaţii botanice, paleontologice, peisagistice, zoologice, fosiliere, arborete, plante ocrotite şi declarate monumente ale naturii etc.

În Câmpia de Vest se întâlnesc specii rare de păsări precum stârcul, barza neagră, acvila ţipătoare mică, milanul negru, şoimul dunărean etc. În staţiunea Băile 1 Mai se află un lac termal, izvorul pârâului Peţea cu specii relicte şi rare, unice în Europa: nufărul termal, Roşioara lui Racoviţă etc. Relieful montan favorizează practicarea alpinismului şi a escaladei. Varietatea petrografică a impus unele diferenţieri în aspectele reliefului, individualizându-se mai ales relieful carstic: doline, polii, chei, platouri, măguri şi peşteri.

Parcul Natural Apuseni ocupă un sector complex şi original al Carpaţilor româneşti având o suprafaţă de 75 784 ha, dintre care 24 280 ha în judeţul Bihor.

Numărul mare de rezervaţii, monumente ale naturii şi specii protejate au dus ca zona să fie declarată parc natural (Fig. 57).

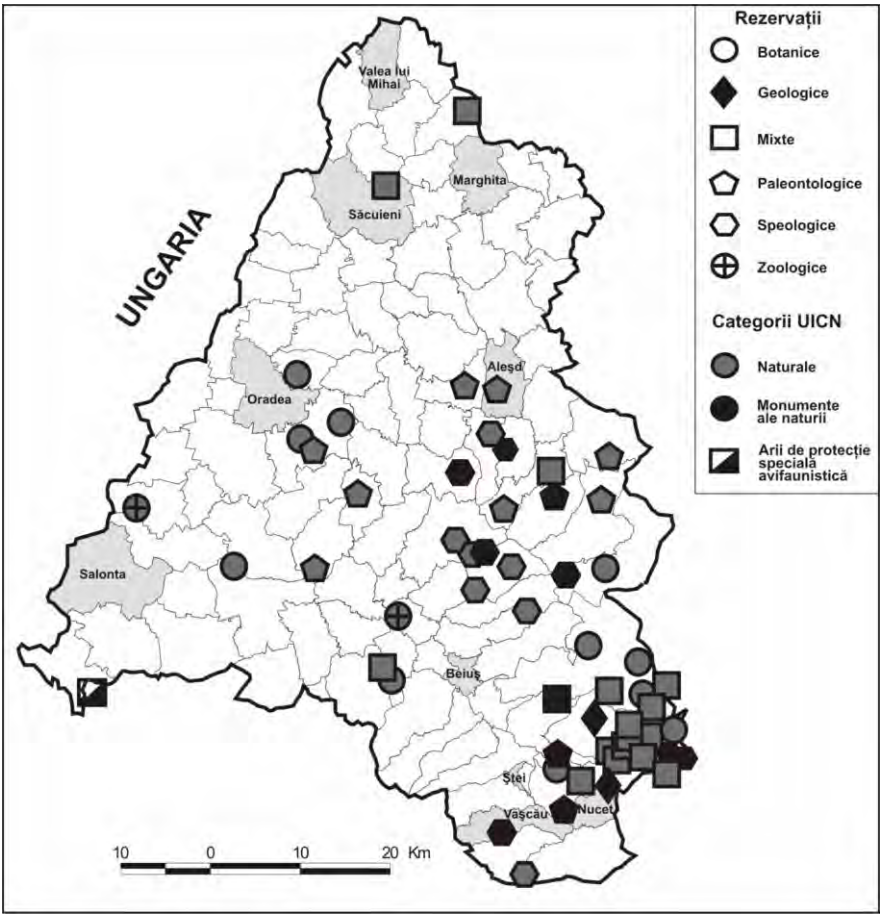


Figura 57. **Rezervaţiile naturale în judeţul Bihor.**
Sursa: *România. Atlas istorico-geografic*, 2007.

Calcarele şi dolomitele au favorizat dezvoltarea reliefului carstic: zona Padiş, platoul calcaros Fântâna Boţii - Dealul Ruguţului, Zona Sighişelului. În Padiş şi Platoul Vaşcăului relieful carstic este reprezentat de suprafeţe şi văi cu doline, avene, martori de eroziune, peşteri, văi oarbe şi izbucuri.

Munţii Pădurea Craiului au altitudini reduse, între 600 şi 800 m. Ca rezultat al acţiunii apei subterane au apărut numeroase peşteri: Peştera Vadului, Vântului, Meziad etc. Se remarcă defileele Crişului Repede la Vad şi ale Roşiei, la Căbeşti.

Clima este temperat-continentală. Temperatura medie anuală este de 10,9°C, maxima înregistrată a fost de 40°C, iar minima de -22,5°C. Particularităţile climatului reprezintă un element de atracţie turistică, deoarece favorizează desfăşurarea unor activităţi turistice variate. Stratul de zăpadă durează 150 de zile pe an în zona montană înaltă. Climatul de adăpost este specific depresiunilor şi sectoarelor de vale, aceste areale fiind cele mai atractive. Un exemplu în acest sens este staţiunea Stâna de Vale.

Reţeaua hidrografică de suprafaţă este uniform răspândită în teritoriu, fiind reprezentată prin patru râuri principale şi afluenţii acestora: Crişul Repede (cu Valea Drăganului, Valea Iadului, Peţea), Crişul Negru (cu Crişul Pietros, Crişul Băiţei, Văile Roşia, Meziad, Sighiştel, Văratec, Finiş), Barcăul, Ierul.

Lacurile cele mai importante sunt Cefa, Tămaşda şi Homorog. Majoritatea acestor cursuri de apă sunt însă insuficient amenajate pentru activităţi de agrement şi practicarea sporturilor nautice. Cascadele de pe cursul unor râuri măresc atractivitatea turistică a acestora. Printre cele mai cunoscute cascade din Bihor sunt Cascada Vadul Crişului, Săritoarea Bohodeiului, cascadele Văii Galbenei, Săritoarea Iedeţului, Cascada Iadolina, cascadele de sub Vârful Bihor.

Potenţialul hidrografic este completat prin lacuri de acumulare sau iazuri de mai mici dimensiuni şi lacuri naturale: acumulările de la Gepiu, Bicaciu, Miersig (bazinul Crişului Negru); lacurile naturale Şerpilor şi Stuf; lacurile de acumulare: Drăgan, Munteni, Bulz, Vida etc. In zona Cefa este o importantă pescărie, dar şi popas pentru păsări.

Relieful carstic a favorizat existenţa unor importante izbucuri şi cursuri subterane, integrate ariilor protejate: Izbucul Galbenei, Izbucul Ponor, Izvorul Ursului, Izbucul Topliţei de Roşia, Cetăţile Ponorului etc.

Apele minerale reprezintă o resursă pentru turismul balnear: în Tămăşeu şi Tinca sunt ape carbogazoase, la Stâna de Vale ape oligominerale şi feruginoase folosite pentru afecţiuni endrocrinologice, iar pe Valea Popii, afluent al Iadei, se află „Izvorul Minunilor" (cu ape plate obişnuite) (Fig. 58).

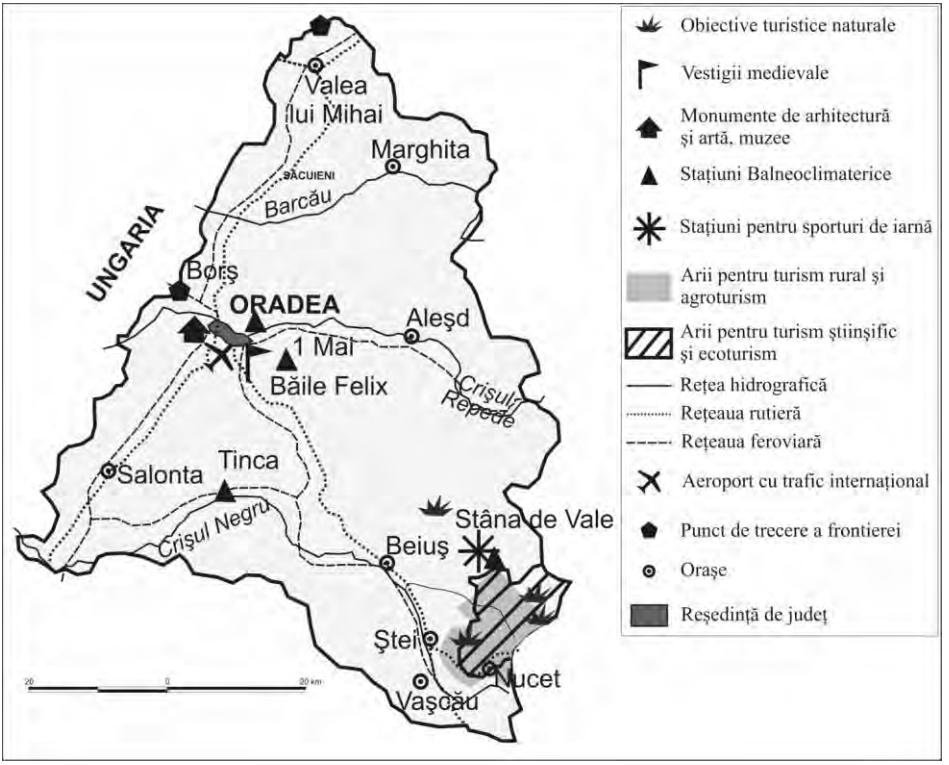


Figura 58. **Obiectivele turistice în judeţul Bihor.**
Sursa: *România. Atlas istorico-geografic*, 2007.

Staţiunea Băile Felix beneficiază de un important izvor termal artezian - „Balint", forat în anul 1885, cu un debit de 17 000 litri apă/zi, cu ape termale bicarbonate, calcice şi magneziene, uşor radioactive. La Băile 1 Mai sunt circa 30 de izvoare termale, cu temperaturi cuprinse între 28 şi 42°C. Staţiunea este alimentată de izvorul artezian „Izbuc", realizat prin foraj, în anul 1885 şi de izvorul mezotermal de 28°C, captat în anul 1928. Resurse de ape termale se găsesc şi în alte locuri din judeţ: Mădăraş, Marghita, Răbăgani, Livada, Balc, Chişlaz, Beiuş.

Existenţa resurselor turistice variate a determinat dezvoltarea turismului, materializată printr-o infrastructură generală şi specifică, utilităţi, facilităţi de vizitare, structuri turistice. Dată fiind importanţa şi potenţialul turistic ridicat, este necesară dezvoltarea şi diversificarea ofertei turistice în materie de spaţii de cazare şi de alimentaţie publică. Serviciile oferite populaţiei se situează la un nivel nesatisfăcător, în raport de cerinţele actuale şi raportate la serviciile din statele vecine, membre ale Uniunii Europene.

În anul 2011, pe ansamblul judeţului Bihor erau consemnate statistic 145 unităţi de cazare turistică[86], dintre care cele mai multe în comuna Sânmartin şi în municipiul Oradea. Concentrarea mare a acestora în comuna Sânmartin este explicată prin faptul că pe teritoriul administrativ al acesteia se află două dintre cele mai importante staţiuni turistice din judeţ: Băile Felix şi Băile 1 Mai.

Structura unităţilor de primire turistică era dominată de pensiuni agroturistice (55 unităţi) şi hoteluri (44 unităţi), urmate de vile turistice (20 unităţi). La acestea se adăugau trei tabere pentru elevi şi preşcolari, trei moteluri şi trei hosteluri. Capacitatea totală de cazare a acestora era de 10 284 locuri, în scădere cu 2 500 locuri faţă de anul 1990 (Fig. 59).

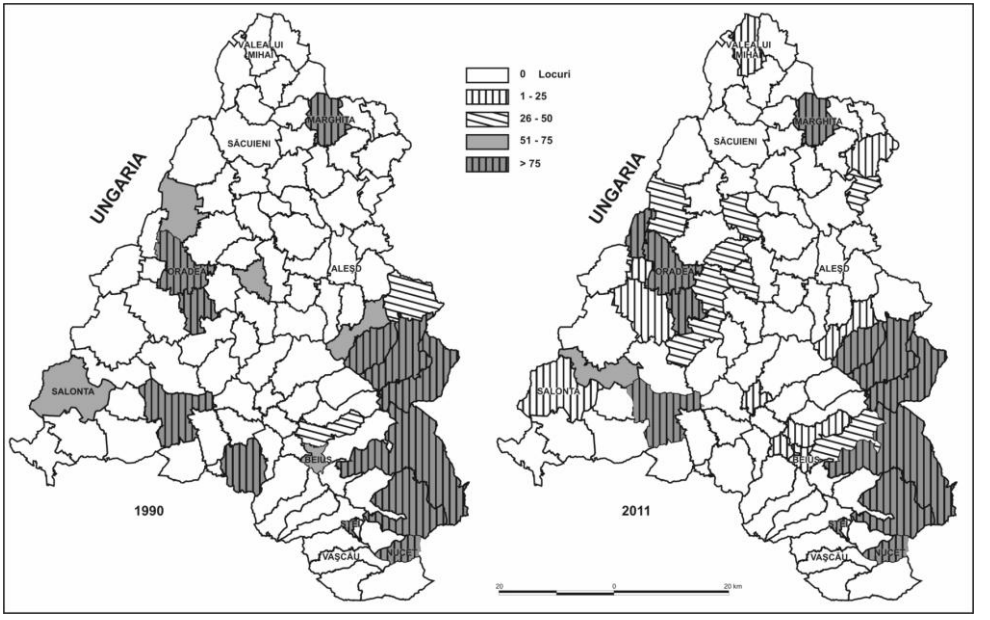


Figura 59. **Numărul locurilor de cazare în judeţul Bihor.**
(Sursa: INS, http://www.insse.ro/TEMPO-online).

[86] Sursa: Institutul Naţional de Statistică, http://www.insse.ro/TEMPO-online

Numărul total al sosirilor turistice a fost de 228 356, cele mai multe înregistrându-se tot în comuna Sânmartin (112 138), urmată de municipiile Oradea şi Marghita. Cel mai mare număr al sosirilor turistice pe tipuri de structuri de primire turistică a fost înregistrat în hoteluri – 180 265 sosiri. Innoptările turistice au înregistrat, în 2011, o valoare de 1 004 366, în scădere cu peste 200 000 faţă de anul 2001. Cele mai multe se înregistrau în hoteluri (900 821) urmate la mare distanţă de hosteluri (16 952) şi vile turistice (15 951). În ceea ce priveşte repartiţia teritorială a acestora, cele mai multe înnoptări s-au înregistrat în Sânmartin şi Oradea (Fig. 59).

Dezvoltarea turismului este limitată de o serie de factori obiectivi şi subiectivi, între care se numără lipsa de comunicare la nivelul instituţiilor implicate, publicitatea scăzută, nivelul scăzut al culturii de mediu şi turistice, insuficienţa punctelor de trecere a frontierei, limitarea posibilităţilor de finanţare a proiectelor etc. Este important să se aibă în vedere dezvoltarea turismului pentru dinamizarea economiei judeţului Bihor. Strategia de dezvoltare trebuie să se bazeze pe oportunităţile sale oferite de poziţie şi să realizeze o armonizare a politicilor locale cu cele zonale, regionale şi transfrontaliere.

Sectorul maghiar (Comitatul Hajdú-Bihar – 6 211 km^2; 543 800 loc., 2011)

Comitatul Hajdú-Bihar a fost creat după cel de-al Doilea Război Mondial prin unirea fostelor comitate Bihar şi Hajdú şi ataşarea unor localităţi ale comitatului Szabolcs - Szatmár - Bereg. Este situat în estul Ungariei, la circa 200 de kilometri de Budapesta. Se învecinează la nord cu comitatele Borsod - Abaúj - Zemplén şi Szabolcs - Szatmár - Bereg, la sud cu comitatul Békés, la vest cu comitatul Jász - Nagykun - Szolnok, iar la est cu România şi este al patrulea comitat ca mărime din Ungaria.

Comitatul Hajdú - Bihar este străbătut de râurile Barcău (Berettyó) şi Crişul Repede (Sebes - Körös).

Populaţia comitatului Hajdú-Bihar a fost, în 2011, de circa 543 800 loc., ceea ce reprezintă 5,4% din populaţia totală a ţării.

Comitatul Hajdú-Bihar ocupă locul al doilea în privinţa suprafeţei agricole. Se cultivă în special porumb, grâu, floarea soarelui, sfeclă de zahăr şi cartofi. Creşterea animalelor, în special a bovinelor, ocupă un rol important. Sunt dezvoltate şi câteva ramuri industriale: industria alimentară, textilă, a pielăriei, ind. chimică (fabricarea medicamentelor), parcurile industriale etc. Pădurea Gúti, situată între Nyíradony şi Nyíracsád este cunoscută ca teritoriu de vânătoare, aici fiind domeniu de habitat pentru cerbul lopătar.

Centrele de tratamente şi de băi de nivel mondial cu centrele wellness şi hotelurile aparţinătoare de acestea oferă modalităţi utile de petrecere a timpului liber. Cele mai multe unităţi de cazare au implementat şi pachete de servicii complexe care valorifică atracţiile turistice ale oraşului Debrecen şi ale împrejurimilor acestuia. Regiunea Hajdúság este recunoscută pentru specialităţile culinare: cârnăciorii de Debrecen, plăcintele cu carne ca la Hortobágy, gulaşul, pălinca, sortimentele de vin sec din Alföld.

În regiunea Hajdúság este prezentă cultura tradiţională, exprimată prin artă meşteşugărească şi populară. Sunt prezente atât procedurile arhaice cât şi tehnica agricolă dezvoltată (agricultură intensivă în cadrul fermelor şi creşterea nomadă a animalelor în pusta de la Hortobágy). Muzeului Déri din Debrecen

prezintă o colecţie bogată de obiecte folosite în viaţa de fiecare zi de către locuitorii oraşului (numiţi „cívis”) şi din regiunile limitrofe acestuia.

În Hajdú-Bihar se practică numeroase forme de turism. Herghelia de la Hortobágy a fost înfiinţată acum 300 de ani, astăzi fiind unul din simbolurile pustei, o locaţie cu renume mondial pentru creşterea cailor.

Pusta din Hortobágy este cea mai mare câmpie din Europa estică, creşterea animalelor endemice reprezintă o sursă de venit pe lângă alte atracţii turistice. În comitatul Hajdú-Bihar aproape în fiecare localitate se găsesc izvoare de apă termală, acestea alimentând băile din Debrecen şi Hajdúszobosló.

Hortobágy este cel mai mare parc naţional din Ungaria şi aparţine Patrimoniului mondial UNESCO. Această pustă cu sol sărat se întinde de la zona Hajdúhát până la Tisa, având o serie de atracţii turistice renumite, precum Podul de piatră cu nouă găuri, cel mai lung pod de piatră cu drum public din Ungaria.

Carnavalul Florilor este cel mai popular eveniment turistic în Debrecen. Cu această ocazie oraşul primeşte circa 250 000 de turişti. Carnavalul îşi are originile din anii 1910, iar din 1966 se ţine în fiecare an la 20 august, în cinstea sărbătorii Sfântului Ştefan, fondatorul statului feudal maghiar.

Debrecen este un important centru cultural, artistic şi ştiinţific. Centrul oraşului a fost transformat într-o piaţă pietonală uriaşă, iar în mijlocul acesteia a fost construită cea mai mare fântână din ceramică din Europa, cu un diametru de 20 m. Debrecen şi împrejurimile sale oferă vizitatorilor numeroase posibilităţi de recreere activă: pusta cu păduri (Erdőspuszta), pădurile de la Pallag şi Hortobágy. Apele termale oferă posibilităţi excelente pentru petrecerea timpului liber în mod activ.

Cele mai importante obiective de atracţie turistică din Debrecen şi împrejurimi sunt Marea Biserică Reformată, Muzeul Déri (în stil neobaroc, cu două lucrări din opera pictorului Mihály Munkácsy), Muzeul comemorativ Ferenc Medgyessy, Muzeul de artă modernă, Biserica Reformată Mică, Muzeul literaturii, Muzeul comemorativ László Holló, Catedrala Sfânta Ana, Teatrul Csokonai, Universitatea, Marea pădure (Nagyerdő), cu o suprafaţă de 1 082 ha, înregistrată ca prima rezervaţie din Ungaria (1937), Grădina zoologică şi Grădina botanică, Aeroportul internaţional Debrecen, „Arena Ice” - singurul patinoar acoperit din estul Ungariei etc.

În structura dotărilor de cazare şi tratament din Debrecen se evidenţiază „Aquaticum Debrecen Termál & wellness Hotel”, centru medical şi termal situat într-o zonă împădurită, ce oferă numeroase tratamente wellness şi posibilităţi de relaxare. Hajdúszoboszló este cel mai mare complex balnear din Europa. Apele termale sunt utilizate pentru tratarea şi prevenirea bolilor aparatului locomotor, ale sistemului cardiac şi ale sistemului nervos.

Cea mai mare galerie de artă din regiune, Centrul de artă modernă şi contemporană, se află în centrul istoric al oraşului. Clădirea cea mai reprezentativă a oraşului Debrecen este Biserica Mare Reformată, simbolul bisericii reformate maghiare. Din acest motiv, Debrecen este numit şi „Roma Calvinistă”. În Hajdúszoboszló se poate vizita Muzeul Bocskai István, găzduit în patru clădiri: una ce cuprinde o colecţie de istorie locală, din antichitate până în prezent, a doua ce prezintă colecţii de artă populară, alta ce găzduieşte un muzeu internaţional şi un parc statuar, iar a patra alcătuieşte Galeria Muzeului, cu expoziţiile graficianului Cseh Gusztáv şi ale pictorului grafician Miskolczy László.

Euroregiunea Bihor - Hajdú-Bihar poate fi caracterizată ca o structură teritorială cu un grad ridicat de funcţionalitate, accentuat de rolul frontierei de stat dintre România şi Ungaria. Poziţia geografică a Euroregiunii îi permite să fie unul dintre principalele puncte de tranzit dinspre şi către Uniunea Europeană, făcând legătura nu numai cu România, ci şi cu Orientul Apropiat şi fostul spaţiu sovietic, rolul dubletului urban Oradea - Debrecen putând căpăta o importanţă distinctă în noua arhitectură geopolitică central europeană.

4.2.2. Potenţialul demografic (DN)

În ansamblul ei, Euroregiunea Bihor - Hajdú-Bihar cuprinde 32 oraşe şi 151 unităţi administrativ-teritoriale rurale (comune)[87]. Suprafaţa pe care se extinde este de 13 755 km^2 şi concentrează aproximativ 1,1 milioane locuitori, iar presiunea umană, exprimată prin densitatea medie a populaţiei, este de 81,4 loc./km^2 (Fig. 60).

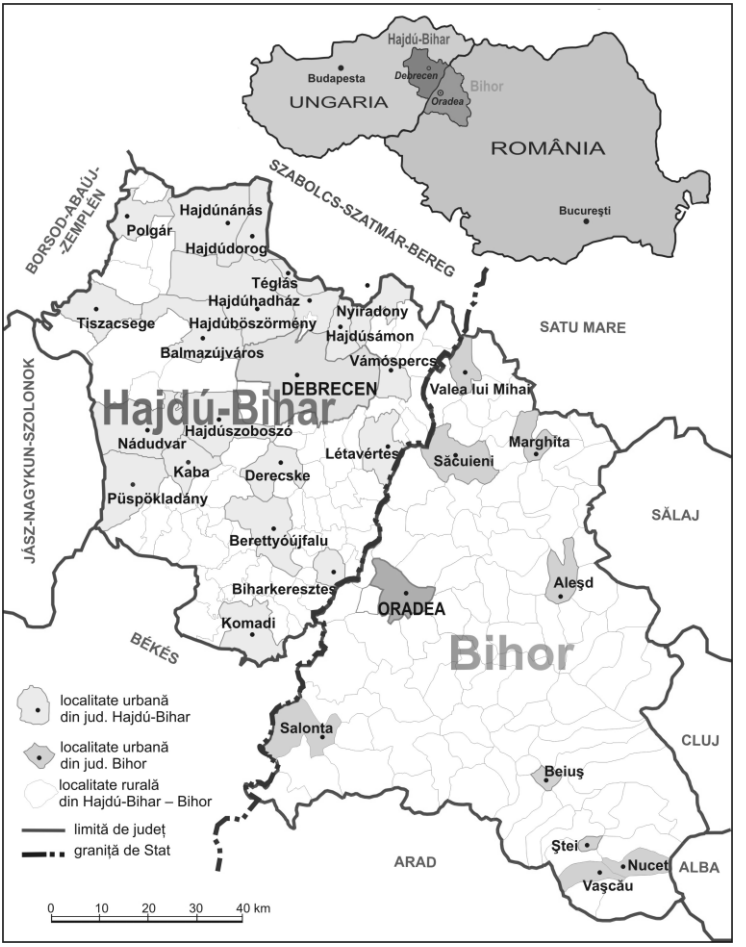


Figura 60. **Euroregiunea Bihor–Hajdú-Bihar. Structura pe medii de rezidenţă**.
Sursa: Hungary Population Census, 2011 (http://ksh.hu)

[87] Dintre acestea, 10 oraşe şi 91 comune sunt în judeţul Bihor, iar 22 oraşe şi 60 comune în comitatul Hajdú-Bihar.

Din punct de vedere geografic, ocupă o porţiune extinsă din Câmpia Tisei atât în partea estică a Ungariei, cât şi în cea de nord-vest a României. Pe teritoriul românesc, Euroregiunea include, pe suprafeţe restrânse părţi din unităţi de relief colinar şi montan (Dealurile de Vest, respectiv Munţii Apuseni).

Dispunerea în profil teritorial a populaţiei, la nivel de unitate administrativă (comună), evidenţiază în întreaga Euroregiune unele diferenţieri de concentare sau dispersie a populaţiei, remarcate prin numărul de locuitori şi densitate (Fig. 61).

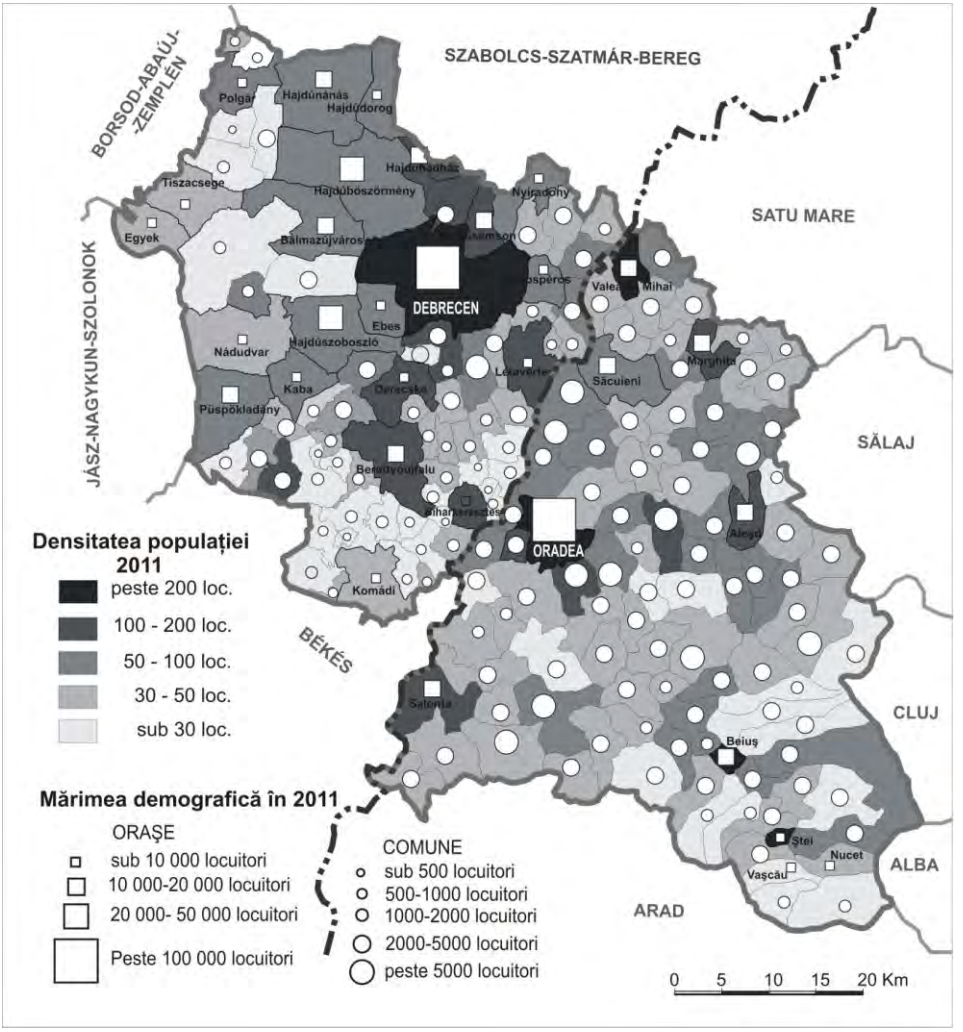


Figura 61. **Repartiţia teritorială a populaţiei şi a densităţii la nivel de unităţi administrative în Euroregiunea Bihor–Hajdú-Bihar.**

Structura populaţiei pe medii de rezidenţă este dominată de populaţia urbană: 68,25% din total, pe ansamblul Euroregiunii, cu evidente diferenţieri între sectorul românesc, relativ echilibrat (49,1% populaţie urbană; 50,9% rurală) şi cel maghiar, cu o concentrare mare a populaţiei în mediul urban (87,4% populaţie urbană, 12,6% rurală).

Pe de altă parte, repartiţia populaţiei urbane evidenţiază o mare concentrare în oraşele reşedinţă: Oradea, cu 69,4% din populaţia urbană a jud. Bihor, respectiv Debrecen, cu 44,4% din populaţia urbană a comitatului Hajdú-Bihar.

Între cele două unităţi administrative există şi unele diferenţieri determinate de prezenţa mai multor centre urbane în partea ungară a Euroregiunii, respectiv 22 oraşe (dintre care 8 au primit acest statut după 2001), în comparaţie cu partea română unde sunt doar 10 oraşe, dintre care doar Săcuieni este mai recent, declarat ca atare în anul 2004.

Reţeaua urbană din Euroregiune este echilibrată, cu prezenţa atât a oraşelor de rang superior, reşedinţe administrative, ce depăşesc 100 000 loc. fiecare, cât şi a celor de talie mijlocie-mare, de peste 20 000 loc., localizate doar în Hajdú-Bihar (două centre urbane). Pe treaptele următoare se situează oraşele cu populaţie cuprinsă între 10 000 şi 20 000 loc. – 11 centre urbane (dintre care 6 în Hajdú-Bihar şi 5 în Bihor), 15 oraşe mici, între 5 000 şi 10 000 loc. (dintre care 13 în Hajdú-Bihar) şi trei oraşe foarte mici, sub 5 000 loc. fiecare. În partea românească (judeţul Bihor), reţeaua urbană este structurată astfel: oraşul reşedinţă, 5 oraşe mijlocii şi 4 oraşe de talie mică şi foarte mică, indicând un sistem urban de tip monocentric. Pe ansamblu se remarcă concentrarea celor mai multe oraşe mici în comitatul Hajdú-Bihar (Fig. 61).

Populaţia rurală este, de asemenea, repartizată neuniform în teritoriu, în funcţie de mărimea demografică a comunelor. În comitatul Hajdú-Bihar, sudul şi partea dinspre graniţa cu România este preponderent rurală; predomină aşezările de talie mică (500 - 1 000 loc.) şi foarte mică, sub 500 loc. (Vekerd - 123 loc., Bihardancsháza - 176 loc., Bedő - 240 loc., Told - 301 loc., Folyás - 349 loc. ş.a), iar în judeţul Bihor preponderente sunt satele de talie mijlocie (2 000–5 000 loc.), categorie care acoperă peste 60% din întregul spaţiu rural al Euroregiunii (Sânmartin – 9 572 loc., Tinca – 7 793 loc., Popeşti – 7 362 loc., Tileagd – 6 968 loc., Diosig – 6 816 loc.).

Densitatea populaţiei, expresie a presiunii umane prin repartiţia teritorială a locuitorilor, în Euroregiunea Bihor - Hajdú-Bihar, a avut la ultima consemnare statistică unitară (2011) o valoare medie de 87 loc./km^2, existând mici diferenţe, de o parte şi de alta a graniţei, respectiv o densitate puţin mai ridicată în spaţiul maghiar (88 loc./km^2) faţă de cel românesc (86 loc./km^2).

În comitatul Hajdú-Bihar, numărul mult mai mare de centre urbane faţă de judeţul Bihor explică prezenţa unor areale mai extinse cu densităţi mari de populaţie. La nivel de centru urban, valoarea maximă de 1 773 loc./km^2 aparţine părţii româneşti, respectiv municipiului Oradea, în timp ce Debrecen, reşedinţa comitatului Hajdú-Bihar, are doar 450 loc./km^2. Tot din categoria localităţilor urbane cu densităţi mari, mai fac parte şi municipiile Beiuş şi Marghita, cu peste 200 loc./km^2 fiecare; oraşele Téglás, Aleşd, Hajdúhadház, Valea lui Mihai şi Salonta, fiecare între 100 şi 200 loc./km^2, iar la polul opus în categoria celor cu densităţi mici, sub 50 loc./km^2, se înscriu Tiszacsege, Nádudvar şi Vaşcău.

Densităţile de populaţie în mediul rural sunt extrem de mici, putând coborî până la 5,5 loc./km^2 în Hortobágy şi 7,3 loc./km^2 în Folyás şi în Budureasa. Valorile mari şi medii (50 - 100 loc./km^2 şi peste) au o răspândire mare atât în spaţiul maghiar al Euroregiunii (Bocskaikert, Hajdúsámson, Sáránd ş.a.), cât şi în cel românesc (Sântandrei, Sânmartin, Tileagd, Suplacu de Barcău ş.a.).

Schimbările politice şi economico-sociale produse în ultimii douăzeci de ani, după căderea comunismului, au atras deopotrivă atât în România, cât şi în Ungaria, modificări demografice importante în evoluţia şi structura populaţiei. Vitalitatea Euroregiunii din punct de vedere demografic depinde de starea socio-economică atât de la nivel regional cât şi naţional. Aceasta este vizibil afectată de scăderea continuă a bilanţului natural (Tab. 24).

Tabelul 24. **Indicatori demografici ai vitalităţii aşezărilor din România şi Ungaria în cadrul Euroregiunii Bihor – Hajdú Bihar** (2011).

Statul / unitatea administrativă / Euroregiunea	Mediul socio-administrativ	Nr. locuitori	Născuţi vii (‰)	Decedaţi (‰)	Bilanţul natural (‰)
ROMÂNIA	Total	20 121 641	9,2	9,4	-0,2
	Urban	55%	5,8	9,1	7,5
	Rural	45 %	9,3	11,8	-2,5
UNGARIA	Total	9 937 628	10.3	14,5	-3,9
	Urban	64,5 %	10.2	13.6	-3,0
	Rural	35,5 %	10.4	15.5	-5.0
Judeţul Bihor	Total	593 041	10,0	12,2	-2,2
	Urban	50,1%	9,5	10,2	-0,7
	Rural	49,9 %	10,4	14,2	-3,8
Comitatul Hajdú-Bihar	Total	546 721	10,8	12,8	-2.0
	Urban	62,2 %	10.7	12.3	-1.6
	Rural	37,8 %	10.9	12.9	-3.5
Euroregiunea Bihor- Hajdú Bihar	Total	1 139 762	10.4	12.5	-2.1
	Urban	56,2 %	10.1	11.2	-1.1
	Rural	43,8%	10.7	13.5	-2.8

Sursa: Statistical yearbook, 2012; Anuarul statistic al României, 2012.

Bilanţul natural a înregistrat, în perioada 2001 - 2011, o tendinţă de scădere semnificativă în comitatul Hajdú-Bihar (de la -0,3‰ în 2001 la -2‰ în 2011). În judeţul Bihor, bilanţul natural a marcat o uşoară creştere de la -3,1‰ la -2,2‰, pe seama scăderii mortalităţii (de la 13,3‰ la 12,1‰) şi a menţinerii natalităţii la valori apropiate (10,1‰ şi 10‰). Dacă se compară valorile bilanţului natural de la nivel regional cu cele de la nivel naţional, se constată o inversare a situaţiei, Ungaria îşi menţine acest bilanţ natural la valori mici (-3,6‰ în 2001 şi -3,8‰ în 2011) iar în România descreşterea a fost mai evidentă (de la -1,8‰ în 2001, la -2,6‰ în 2011).

Euroregiunea Bihor – Hajdú-Bihar se evidenţiază în profil teritorial prin dominanţa bilanţului natural negativ, înregistrat ca valoare medie şi în perioada anterioară, 1990 - 2001, cuprinzând majoritatea localităţilor - 83% dintre comune în spaţiul românesc şi aproape jumătate (47%) dintre comunele comitatului Hajdú-Bihar. Scăderile cele mai accentuate de populaţie aparţin localităţilor româneşti Curăţele, Bunteşti, Salcia, Viişoara, fiind datorate asocierii dintre bilanţul natural şi cel migratoriu, ambele negative, iar creşterile cele mai mari s-au înregistrat în unele comune din Ungaria: Hajdúsámson, Hencida şi în oraşul Hajdúhadház.

În 2011, dispunerea teritorială a bilanţului natural, la nivelul localităţilor rurale şi urbane relevă restrângerea arealelor cu valori negative accentuate, cuprinse între -10,1‰ şi -30‰ la doar 1/5 din totalul comunelor şi extinderea arealelor cu valori pozitive la 1/3 din ansamblul localităţilor componente.

Dinamica populaţiei este influenţată de scăderea bilanţului natural. Acest fapt denotă profile teritoriale asemănătoare, vizibile pentru cele patru reprezentări cartografice (Fig. 62-65).

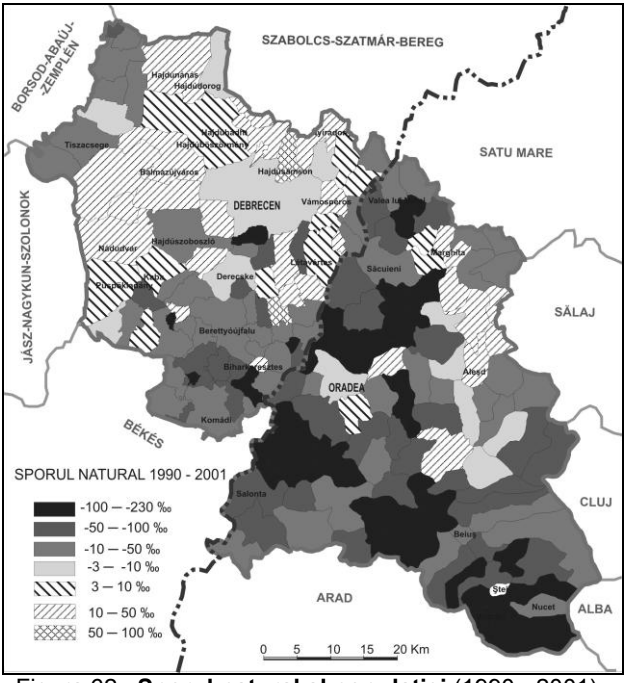


Figura 62. **Sporul natural al populaţiei** (1990 - 2001).

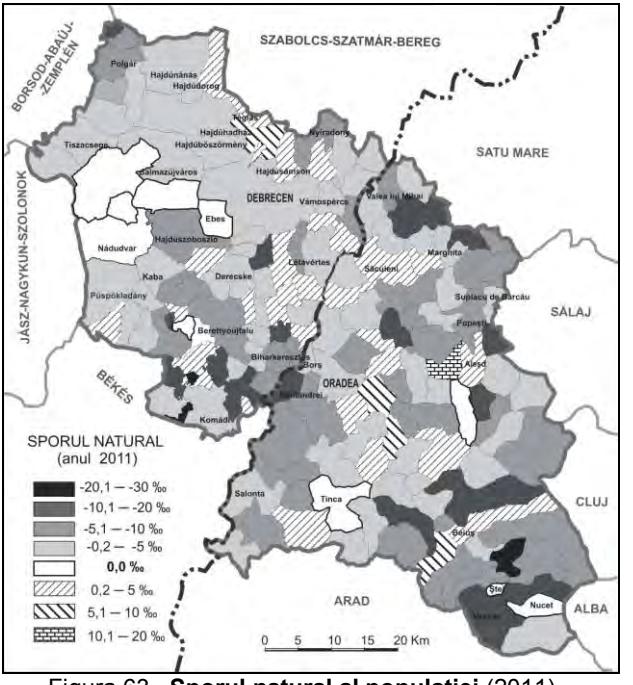


Figura 63. **Sporul natural al populaţiei** (2011).

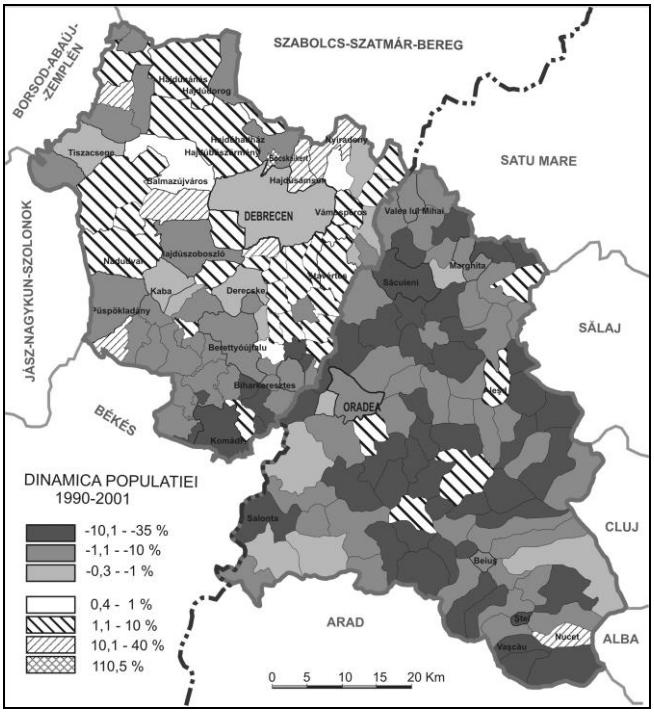


Figura 64. **Dinamica populaţiei la nivel de localitate** (1990-2001).

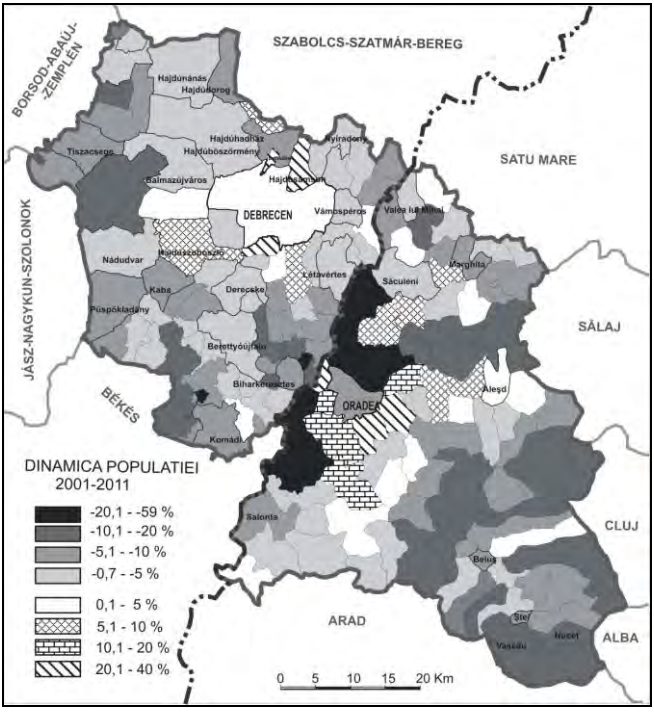


Figura 65. **Dinamica populaţiei la nivel de localitate** (2001 - 2011).

Evoluţia populaţiei în Euroregiunea Bihor - Hajdú-Bihar, în perioada 1990 - 2001, a fost în scădere în medie cu -3,3% pe an, fenomenul evidenţiind un declin accentuat în judeţul Bihor (-6,1%) şi o uşoară creştere în Hajdú-Bihar (0,8%). Analiza în detaliu, pe comune şi oraşe, a dinamicii populaţiei reliefează unele diferenţieri. În Bihor majoritatea localităţilor, exceptând şase dintre ele, au avut o dinamică negativă, valorile fiind foarte coborâte (sub -10%), în peste 1/3 din totalul lor. Jumătate dintre localităţile comitatului Hajdú-Bihar s-au remarcat însă prin creşteri ale populaţiei, cuprinse între 1 şi 10%, iar în şapte dintre acestea valoarea indicelui a fost mai mare de 10%.

În ultimul deceniu (2001 - 2011), în Euroregiune s-a menţinut fenomenul de scădere a populaţiei, cuprinzând majoritatea unităţilor administrativ-teritoriale, situate de-o parte şi de alta a liniei de graniţă, valoarea medie pe ansamblu fiind însă mai redusă faţă de perioada anterioară, respectiv -2,5%. În profil teritorial, raportarea dintre numărul unităţilor cu dinamică pozitivă şi cele cu dinamică negativă a fost de 35 la 116, înclinând evident în favoarea celor din urmă. Dinamica excelează în sens pozitiv între 32% la Bocskaikert în Hajdú-Bihar şi 25% la Sânmartin în Bihor, iar cea negativă între -59% la Cefa din Bihor şi -26% la Vekerd din Hajdú-Bihar (Fig. 65,Tab. 25).

Tabelul 25. **Evoluţia populaţiei în cadrul Euroregiunii Bihor – Hajdú-Bihar** (2001-2011)

Anii	**1990**	**2001**	**2011**	**1990-2001**	**2001-2011**
Evoluţia Populaţiei	nr. populaţie	nr. populaţie	nr. populaţie	dinamica populaţiei %	dinamica populaţiei %
Hajdú-Bihar UNGARIA	548 728	552 998	546 721	0,8	-1,1
Bihor ROMÂNIA	660 116	619 529	593 041	-6,1	-4,1
EUROREG. Bihor - Hajdú-Bihar	1 208 844	1 168 529	1 139 762	-3,3	-2,5

Surse: Statistical yearbook, 2012; Anuarul statistic al României, 2012.

Structura pe sexe şi pe grupe de vârstă indică o uşoară dominare a proporţiei populaţiei feminine faţă de cea masculină atât în judeţul Bihor (52,2%) cât şi în comitatul Hajdú-Bihar (52,9%) şi valori mult mai mari ale ponderii populaţiei feminine vârstnice de 60 ani şi peste (23,7%), ceea ce denotă pentru întreaga Euroregiune o structură feminizată şi îmbătrânită (Tab. 26).

Tabelul 26. **Structura pe sexe şi grupe de vârstă a populaţiei în cadrul Euroregiunii Bihor – Hajdú Bihar** (2011)

	Euroregiunea Bihor – Hajdú-Bihar	**Grupe vârstă**	**Euroregiunea Bihor – Hajdú-Bihar (%)**	**Judeţul Bihor (%)**	**Comitatul Hajdú-Bihar (%)**
Total populatie	1 138 963	0 - 14	15,7	15,9	15,5
		15 - 59	63,7	64,2	63,1
		60 +	20,6	19,9	21,4
Masculin	48,2 %	0 - 14	16,7	16,8	16,6
		15 - 59	66,0	66,1	65,7
		60 +	17,3	17,1	14,5
Feminin	51,8 %	0 - 14	14,8	15,1	15,5
		15 - 59	61,5	62,3	60,7
		60 +	23,7	22,6	24,8

Surse: Statistical yearbook, 2012; Anuarul statistic al României, 2012.

Proporţia mai mică a tinerilor (15,5% în Bihor şi 13,3% în Hajdú-Bihar, în 2011) a fost determinată de dinamica în scădere a populaţiei, îndeosebi în ultimul deceniu, atingând valori negative atât pentru bilanţul natural cât şi pentru cel migratoriu. În Bihor rata scăzută a natalităţii, de numai 10‰, combinată cu rata mai mare a mortalităţii, 12,2‰, reprezintă cauza principală care a condus la scăderea îngrijorătoare a numărului de locuitori. De asemenea, mortalitatea infantilă este foarte ridicată, 10,7‰, peste media naţională (9,4‰), aceasta fiind una dintre valorile mari înregistrate la nivelul judeţelor din România. Aproximativ 15% din populaţia întregii Euroregiuni, cât şi a fiecărei unităţi administrative în parte aparţine grupei tinerilor aflaţi sub vârsta minimă de ocupare a unui loc de muncă, iar 66% din populaţie aparţine grupei adulţilor, de vârstă corespunzătoare ocupării unui loc de muncă. Proporţia vârstnicilor este moderată, 19% din populaţia totală, doar în ariile rurale aceasta înregistrează creşteri de peste 20%, unde şi tendinţa de scădere a populaţiei este mult mai evidentă, asociată cu bilanţul natural negativ şi accentuarea migraţiei către centrele urbane

Structura etnică în judeţul Bihor evidenţiază o varietate mai accentuată în comparaţie cu cea din comitatul Hajdú-Bihar. Conform datelor statistice preliminare, la recensământul populaţiei şi locuinţelor din 2011, la o populaţie totală de 593 041 locuitori a judeţului Bihor, ponderea românilor era de 64%. Celelalte etnii, reprezentative în funcţie de ponderea lor în populaţia totală a judeţului sunt maghiarii, 24%; ţiganii/rromii, 6%; slovacii, 1,2% şi 0,8% alte etnii. În mediul urban etnia maghiară este mult mai bine reprezentată, 30%, în comparaţie cu spaţiul rural, 22% (Fig. 66). Repartiţia teritorială a minorităţilor relevă concentrări mari, de peste 50%, a celor de etnie maghiară la nivelul unor centre urbane (Valea lui Mihai - 80%, Salonta - 56%, Marghita - 40%, Oradea - 23%), dar şi în unele comunităţi rurale: Abrămuţ, Biharia, Borş, Buduslău, Cetariu, Cherechiu, Ciuhoi, Curtuişeni, Diosig, Săcueni, Sălacea, Sălard, Şimian, Tărcaia, Tărcea, Viişoara.

Populaţia de etnie rromă este larg răspândită pe întregul teritoriu al Euroregiunii, fiind înregistrate concentrări mai mari în mediul rural.

Cei mai multi ţigani sunt concentraţi în mediul urban, respectiv 35 000 de persoane în 10 oraşe, iar două treimi sunt localizaţi în Oradea (29%, respectiv 2 132 persoane), în Săcuieni (24%, respectiv 1 732 persoane) şi Aleşd (17%, respectiv 1 213 persoane). În mediul rural, comunităţi importante de rromi se află în doar 20 de comune bihorene, unde sunt concentraţi 60% dintre ţiganii ce locuiesc în mediul rural din judeţ. Reprezentative în acest sens sunt comunele Diosig, cu 1 545 persoane de etnie rromă, Ineu cu 1 274 rromi, Băţar cu 1 197 rromi şi Tinca 1 163 rromi (Fig. 67). Pe teritoriul Ungariei, structura etnică în comitatul Hajdú-Bihar tinde spre a fi omogenă: 86% unguri; 3,4% ţigani/rromi; 0,5% români şi 0,4% germani, celelalte 14 etnii de origine europeană şi asiatică recenzate în 2011 însumând diferenţa de 9,7. Comitatul Hajdu-Bihar concentrează în mediul urban 11 178 de rromi (60% din totalul de 18 546 pers.), iar în mediul rural, 7 368 rromi. Cele mai mari comunităţi de rromi se întâlnesc oraşele Hajdúhadház (2 251 loc.), Balmazújváros (1 379 loc.), Debrecen (1 352 loc.) şi în comunele Hosszúpályi (998 rromi), Nyírmártonfalva şi Bagamér cu câte 500 rromi fiecare. Prin ponderea lor mare în ansamblul populaţiei etniilor conlocuitoare, rromi sunt remarcaţi îndeosebi în oraşele şi comunele din nordul judeţului Bihor, la Săcueni 93%, Valea lui Mihai 83% în urban şi la Cherechiu, Salcea, Buduslău în rural, fiecare cu peste 90% rromi.

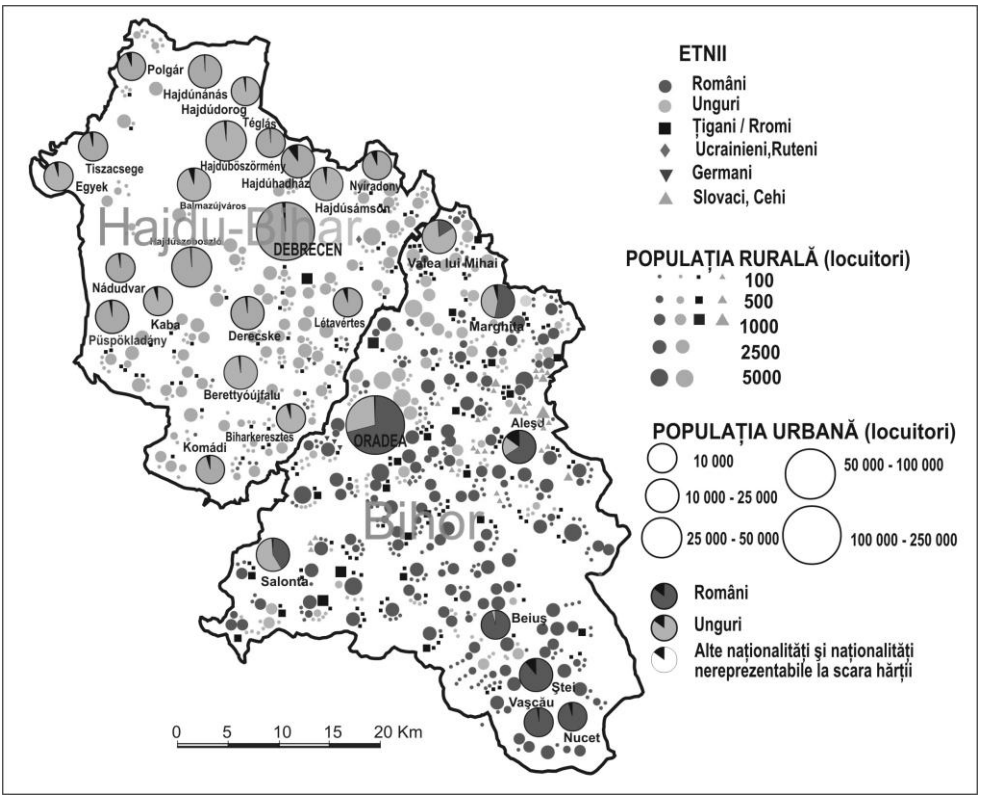


Figura 66. **Structura etnică a populaţiei din Euroregiunea Bihor – Hajdú Bihar** (prelucrat după Planşa 34 din *Atlasul Istorico-Geografic*, 2007).

Pe teritoriul maghiar se remarcă oraşele Tiszacsege şi Komádi peste 25% rromi fiecare şi comunele Szerep cu 30% rromi, Zsáka şi Bocskaikert cu mai mult de 20% rromi în structura etniilor conlocuitoare (Fig. 68).

Programele naţionale referitoare la minoritatea rromă din Ungaria şi România, reunite în „Deceniul incluziunii rromilor, 2005-2015", au fost lansate în 2005. Acesta constituie o iniţiativă adoptată de opt state din Europa Centrală şi de Est şi finanţată de comunitatea internaţională prin Banca Mondială, Comisia Europeană, Programul Naţiunilor Unite pentru Dezvoltare, Consiliul Europei şi Institutul pentru o Societate Deschisă. Procesul participativ este asigurat de conducerea grupurilor de rromi şi de organizaţiile internaţionale de rromi. Această iniţiativă constituie un prim efort comun în vederea schimbării condiţiilor de viaţă ale populaţiei rrome din Europa. Fiind un cadru de acţiune destinat guvernelor, vor fi monitorizate progresele în accelerarea incluziunii sociale şi îmbunatăţirea statutului economic şi social al persoanelor de etnie rromă din toată Euroregiunea.

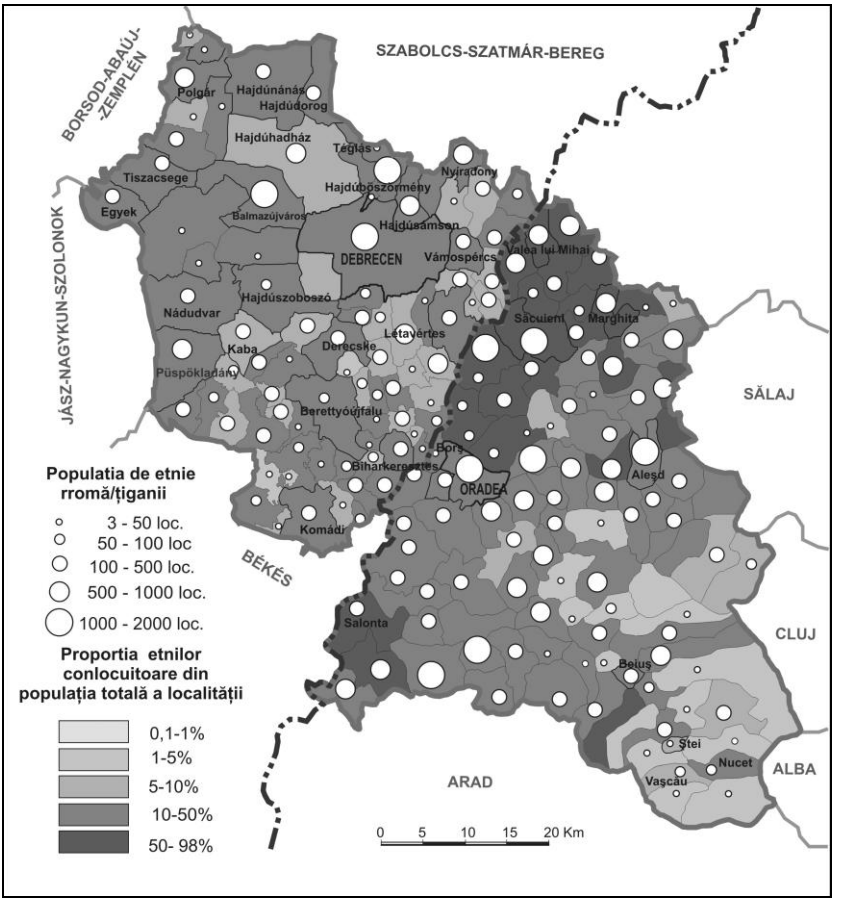


Figura 67. **Dispunerea teritorială a etniei rrome în Euroregiunea Bihor - Hajdú-Bihar** (2011).

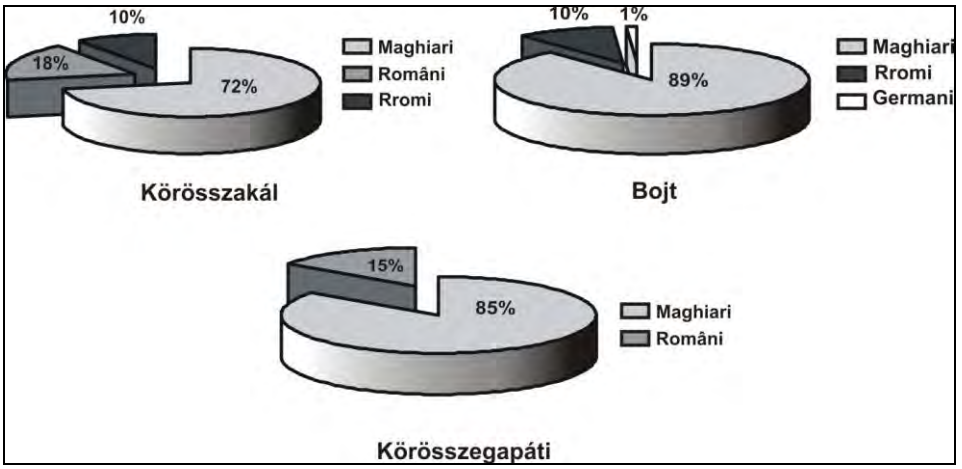


Figura 68. **Structura etnică a câtorva unităţi administrativ-teritoriale din comitatul Hajdú-Bihar:** comuna Körösszakál (stânga sus); comuna Bojt, situată pe malul stâng al Crişului Mic (dreapta sus); comuna Körösszegapáti, situată pe Crişul Repede (jos).

În concluzie, se poate aprecia potenţialul demografic al Euroregiunii Bihor–Hajdu-Bihar ca fiind variat, diferenţiat teritorial şi foarte interesant prin ansamblul trăsăturilor sale, de la cele mai mari localităţi, oraşele Oradea şi Debrecen, până la cele mai izolate zone rurale. Dacă în centrele urbane există o multitudine de resurse şi oportunităţi de dezvoltare, în zonele izolate, pe lângă efectele negative presupuse de acest statut, există şi un aspect pozitiv, reprezentat de conservarea culturii populare şi a tradiţiilor, care poate fi valorificat turistic.

4.2.3. Economia şi piaţa muncii (PS)

Evoluţia produsului intern brut pe cap de locuitor al judeţului Bihor a fost remarcabilă, crescând de la aproximativ 2000 USD la peste 9000 USD în intervalul 2000 - 2011, plasând judeţul pe locul opt în România.

Oraşele au atras cele mai multe investiţii, remarcându-se - alături de Oradea - Salonta, Marghita, Beiuş, Aleşd şi Ştei. Există numeroase comune care se bucură de o activitate antreprenorială crescută, putând fi enumerate Rieni, Drăgăneşti, Aştileu, Suplacu de Barcău, Sânmartin, Borş, Săcădat, localităţi ce întrec ca dezvoltare chiar şi unele oraşe. Luând ca punct de plecare cifra de afaceri a întreprinderilor, după Oradea, Ştei este localitatea cu economia cea mai dezvoltată din judeţul Bihor.

Câteva date statistice sunt edificatoare privind activitatea antreprenorială a judeţului Bihor: numărul corporaţiilor şi a întreprinderilor la 1000 locuitori este cu mult mai mic decât media EU (140). Această valoare variază între 82 si 108 în partea ungară şi doar 17 - 24 în partea românească. Ceea ce caracterizează sectorul IMM-urilor din România, în general şi din judeţul Bihor în particular, este nivelul scăzut de dezvoltare tehnologică şi competitivitatea limitată. Valori peste media pe judeţului Bihor au fost înregistrate în majoritatea oraşelor precum şi în cadrul unor comune precum Borş, Aştileu, Bunteşti, Popeşti, Sânmartin, Tileagd, Tinca şi Oşorhei. În Oradea, densitatea întreprinderilor s-a apropiat de dublul mediei pe judeţ.

Oradea este principalul centru economic al judeţului, celelalte oraşe având o activitate economică mult mai redusă. Oraşul Ştei este pe locul doi în ierarhia economică, urmat de celelalte oraşe ale judeţului şi de mai multe comune: Rieni, Drăgăneşti, Aştileu, Borş şi Suplacu de Barcău.

Procesul de privatizare a determinat numeroase schimbări economice şi în special la nivelul sectorului secundar prin înfiinţarea unor întreprinderi noi, sectorul privat devenind un factor important în economia judeţului. Fostele întreprinderi mari s-au transformat sau au dispărut, lăsând loc întreprinderilor mici şi mijlocii. În anul 1990, în judeţ existau 88 de întreprinderi propuse pentru privatizare: 41 unităţi industriale, 6 de construcţii, 15 agricole, 14 comerciale, 3 de transport şi 9 de prestări servicii, care, pentru a se facilita privatizarea, au fost împărţite în unităţi mai mici.

Stabilirea de cooperări durabile în domeniul afacerilor de tip business - to-business necesită existenţa unei infrastructuri de calitate pentru afaceri, asistenţă tehnică şi alte servicii pentru întreprinderi, mai ales pentru IMM-uri, disponibile în mod egal în toată zona de frontieră. În acestă zonă există însă diferenţieri majore ca dezvoltare a infrastructurii şi serviciilor.

În transformarea structurii de proprietate, în economia judeţului Bihor, dar şi a comitatului Hajdu-Bihar un rol important l-a avut capitalul strain. Volumul acestuia a crescut în ambele ţări, de la an la an, dar numai o mică parte a

capitalului a fost investit în zonele eligibile, iar ISD-ul pe cap de locuitor în respectivele judeţe este sub valorile medii naţionale. Există diferenţe mari între valorile fiecărei unităţi administrative. Recent procesul a încetinit în Hajdú-Bihar, în vreme ce judeţul mai puţin dezvoltat (Bihor) a avut parte de creşteri semnificative ISD.

Comitatul Hajdú-Bihar se situează la un nivel mediu de dezvoltare economică faţă de celelalte comitate din Ungaria şi la un nivel superior comparativ cu judeţul Bihor, dovadă fiind PIB-ul pe cap de locuitor de peste 4 000 USD.

În comitatul Hajdú-Bihar, *PIB-ul pe cap de locuitor* reprezintă doar două treimi din media pe Ungaria. Cele nouă microregiuni din comitat, cu excepţia oraşului Debrecen, cuprinzând 82 localităţi, sunt considerate favorizate din punct de vedere al dezvoltării teritoriale, datorită rămânerii în urmă sub aspect social şi economic, fiind regiuni de dezvoltare rurală. Cinci dintre acestea (microregiunea localităţilor Balmazújváros, Berettyóújfalu, Polgár, Püspökladány şi Hajdúhadház) figurează între cele mai defavorizate 48 de microregiuni din ţară.

Analizând distribuţia PIB-ului pe sectoare economice se poate constata că în economia comitatului Hajdú-Bihar agricultura, silvicultura, piscicultura, industria şi construcţiile sunt ramuri cu o pondere care depăşeşte valoarea pe ţară, în timp ce serviciile rămân în urma acesteia.

Industria

Printre ramurile industriale importante ale judeţului Bihor se numără industria extractivă şi de prelucrare a ţiţeiului, industria pielăriei şi încălţămintei, industria mobilei, industria chimică, industria confecţiilor, industria materialelor de construcţii, industria construcţiilor, industria alimentară. Aceste ramuri sunt localizate după cum urmează:

- industria extractivă şi de prelucrare a ţiţeiului: este reprezentativă în zona Marghita şi Suplacu de Barcău;
- industria pielăriei şi încălţămintei: la Oradea, Beiuş, Salonta, Marghita;
- industria mobilei: la Oradea, Beiuş, Ştei, Salonta, Marghita, Săcueni, Tileagd şi Aleşd;
- industria chimică: la Oradea unde se produc pigmenţi organici, anorganici, lacuri şi vopsele;
- industria confecţiilor: la Oradea, Beiuş, Marghita;
- industria materialelor de construcţii: la Oradea, Vaşcău, Ştei şi Aleşd;
- industria alimentară: la Oradea, Ştei, Rieni şi Salonta.

In sectorul maghiar, 22,9% din PIB-ul comitatului Hajdú-Bihar este realizat de industrie, valoare care depăşeşte media pe Ungaria (21,3%). Din numărul total al celor angajaţi în industrie, acest comitat are o pondere de 4,7%, dar numai 3,1% din producţia industrială naţională este dată de acesta, astfel se încadrează în rândul comitatelor maghiare cu o industrie mai puţin dezvoltată. Structura industriei este semnificativ orientată spre industria de prelucrare. În cadrul acesteia, industria produselor alimentare, a băuturilor şi a produselor de tutun, precum şi industria chimică sunt cele mai puternice; alături de acestea construcţiile de maşini au de asemenea o pondere însemnată.

Agricultura

Din suprafaţa totală a judeţului Bihor aproximativ două treimi reprezintă suprafaţa agricolă, care este divizată în arabil (62%), păşuni (27%), fâneţe (0,9%), vii şi livezi (0,1%). Ponderea ridicată a suprafeţelor agricole şi numărul crescut al

populaţiei rurale determină ca populaţia ocupată în agricultură să se afle pe locul doi în cadrul clasificării populaţiei ocupate pe sectoare economice, după cea ocupată în servicii şi având o pondere de aproximativ 30% din totalul populaţiei ocupate (Tab. 27).

Tabelul 27. **Fondul funciar al judeţului Bihor, după modul de folosinţă** (mii ha.).

Anul de referinţă	2003	2004	2005	2006	2007
Suprafaţa totală	754,427	754,427	754,427	754,427	754,427
Suprafaţa agricolă, din care	499,279	499,209	497,167	496,907	496,907
proprietate privată	486,166	485,379	480,711	474,49	470,648
Suprafaţa agricolă pe categorii de folosinţă:					
Arabil	307,96	308,412	309,084	309,327	309,327
Păşuni	138,384	138,371	136,37	136,201	136,201
Fâneţe	44,668	44,754	44,752	44,615	44,615
Vii şi pepiniere viticole	2,118	2,111	2,109	2,057	2,057
Livezi şi pepiniere pomicole	6,149	5,561	4,852	4,707	4,707

Sursa: Anuarele statistice ale judeţului Bihor din perioada 1991-2011.

În comitatul Hajdú-Bihar agricultura are un rol important, acest fapt fiind reflectat prin distribuţia PIB-ului pe sectoare economice (contribuţia agriculturii la PIB la nivel de comitat este de 6,1%, iar pe ţară de 3,2%), cât şi prin distribuţia întreprinderilor în funcţie de sectoarele economice. În 2011, pe baza domeniului principal de activitate 7,3% din întrerinderile din Hajdú-Bihar aveau ca domeniu de activitate agricultura şi silvicultura. Alături de organizaţiile agricole sub forma entităţilor corporatiste sunt prezente şi exploataţiile individuale, respectiv familiale, acestea constituind un factor important de dezvoltare. Jumătate din suprafaţa de teren este în folosinţa exploataţiilor individuale.

Analiza terenurilor agricole în funcţie de destinaţia acestora arată că cea mai mare parte a pământului este arabil (56%), păşuni (20%) şi teren scos de sub cultivare agricolă (14%), iar terenurile destinate culturii viţei-de-vie şi cultivării pomilor fructiferi au o suprafaţă redusă. Comitatul Hajdú-Bihar are un rol important în cultivarea plantelor la nivel naţional. Agricultura regiunii este dominată de cultivarea terenului arabil. Dintre cereale, se cultivă pe arii extinse secara şi grâul, alături de acestea sunt caracteristice culturile de cartofi şi tutun, de porumb şi sfeclă de zahăr, roşii şi mazăre. În cadrul creşterii animalelor, este important efectivul de oi, urmat de vite, porci şi păsări.

Suprafaţa ocupată cu păduri depăşea 25% din totalul suprafeţei judeţului Bihor în anul 2007, reuşind să acopore necesarul de masă lemnoasă al gospodăriilor şi favorizând dezvoltarea industriei mobilei în localităţi precum Oradea, Beiuş, Ştei, Salonta, Marghita, Săcueni, Tileagd şi Aleşd.

Serviciile

Relaţiile comerciale dintre părţile ungară şi română indică o tendinţă crescătoare. De exemplu, exporturile din Hajdú-Bihar către România au crescut de la 20 mil. euro la peste 50 mil. euro între 2000 şi 2011, exporturile în România reprezentând 5,4% din totalul exporturilor Comitatului Hajdú-Bihar. În acelaşi timp, importul din România către Hajdú-Bihar stagnează la circa 25 milioane de euro,

reprezentând o cotă de 4,6% din importul total al Comitatului, conform Programului de Cooperare Transfrontalieră România - Ungaria.

Sectorul prestărilor de servicii are o pondere de 61% în realizarea valorii adăugate brute la nivelul comitatului Hajdú-Bihar, o valoare mai scăzută decât cea înregistrată la nivel naţional, de 67,1%. În ultimul deceniu, în Hajdú-Bihar activitatea comercială a trecut printr-o serie de modificări structurale însemnate: în oraşele mai mari au fost amplasate unităţi ale reţelelor comerciale multinaţionale şi a scăzut numărul unităţilor comerciale mici. Structura reţelei de magazine cu desfacere cu amănuntul diferă într-o mică măsură de cea pe ţară: ponderea magazinelor cu desfacerea produselor alimentare şi a magazinelor nespecializate, cu vânzare predominantă de produse alimentare este mai mare.

Turismul

Potenţialul turistic al judeţului Bihor este variat încluzând atât obiective turistice naturale cât şi antropice. Din prima categorie se pot enumera cele aproximativ 30 de peşteri din bazinul Crişului Negru, unele declarate monumente ale naturii, printre care se numără Peştera Măgura şi Peştera Corbasca. La acestea se adaugă zona carstică din Munţii Pădurea Craiului şi Munţii Bihor, platoul calcaros al Vaşcăului din Munţii Codru-Moma, complexul lacurilor amenajate din Câmpia Tisei (Cefa, Inand, Tămaşda etc.), rezervaţia naturală Lacul cu nuferi din Băile 1 Mai, unde se pot admira trei specii protejate: nufărul termal (*Nymphaea lotus* var. *Thermalis*) relict terţiar, peştele Roşioara lui Racoviţă (*Scardinius erytrophtalmus racovitzai*) şi melcul *Melanopsis pareyssi*; Dealul Şomleu cu avenul Betfia şi rezervaţia paleontologică cu fosile pleistocene. În Parcul Natural Apuseni este prezent relieful carstic, reprezentat prin peşteri, chei, defilee, platouri carstice.

Din categoria obiectivelor turistice antropice fac parte bisericile de lemn de la Rieni, Brădet, Copăceni, Dumbrăvani, Totoreni, Gheghie, centrele de artă populară şi olărit Leheceni, Sălişte, Criştior. La acestea se adaugă oraşul Oradea cu centrul istoric, ce cuprinde Complexul baroc format din Palatul Episcopal, Basilica Romano-Catolică – cu numeroase fresce realizate de J.N. Schöph şi Francesco Storno – şi Şirul Canonicilor, ansamblu construit în a doua parte a secolului al XVIII-lea, fostul Palat al Finanţelor (1890, în stil eclectic, în prezent adăposteşte policlinica), Mănăstirea Capucinilor (1837, construită în stil neoclasic), Teatrul (1899 - 1900) etc. Cetatea fortificată, punct de atracţie important, este într-o stare bună de conservare, reconstruită în stil italian în secolul al XVI- lea. Nu departe de Oradea se află Băile Felix şi Băile 1 Mai, staţiuni cunoscute pentru izvoarele cu apă termală. Pentru ca turismul să îşi sporească ponderea în cadrul economiei judeţului este nevoie să se dezvolte şi infrastructura de transport alături de dotările turistice (cazare, restaurante, divertisment, alimentaţie publică, centre de informare turistică) dar şi să fie întreţinute în condiţii optine de utilizare infrastructura deja existentă.

Cele 82 localităţi ale comitatului Hajdú-Bihar oferă atracţii diverse şi valoroase pentru turiştii care sosesc aici. Există trei zone turistice de importanţă inernaţională: Hortobágy, Hajdúszoboszló şi Debrecen, zone care sunt complementare. Pusta din Hortobágy este ocrotită pentru fauna şi flora specială, bogată în specii foarte rare, valorile etnografice, tradiţiile păstoreşti, realizându-se în acelaşi timp ocrotirea mediului dar şi a tradiţiilor locale. Totodată Hortobágy este cel mai vechi şi cel mai mare parc naţional al Ungariei. Din luna decembrie 1999

pusta a intrat în categoria regiunilor de valoare mondială recunoscute de UNESCO.

Sunt numeroase localităţile unde se găseşte apă termală (Balmazújváros, Hajdúdorog, Berettyóújfalu, Földes, Kaba, Polgár, Tiszacsege şi Debrecen), recomandată pentru boli ginecologice şi digestive, circulatorii etc.

Dealul Kálvária, Casa de vânătoare Gúthi, ruinele mănăstirii de la Herpály sau biserica construită în secolul al XIII-lea de la Nyíracsád (cea mai veche biserică din Hajdú-Bihar), Biserica Mare de la Debrecen (Nagytemplom), Podul de piatră cu nouă găuri de la Hortobágy sunt doar câteva dintre obiectivele turistice antropice din sectorul maghiar al Euroregiunii. În aceeaşi categorie sunt incluse muzeele şi casele specifice, care păstrează caracteristicile arhitecturale tradiţionale, la acestea adăugându-se numeroase colecţii de arte plastice şi tabere de creaţie.

În apropiere de Polgár se află Parcul de odihnă şi Arheoparcul, cu o suprafaţă de cinci hectare, unde sunt prezentate tradiţiile arhitecturii ţărăneşti ale regiunii şi obiectele arheologice descoperite aici, precum şi piramidele de pământ unice în Europa, înălţate acum circa 4 000 de ani, ruinele de biserici din era Árpád (herpály, zeleméri şi gúthi). Deloc de neglijat din punct de vedere turistic sunt şi Cetatea Bocskai de la Nagykereki şi biserica reformată din timpul lui Árpád de la Nyíracsád. Debrecen adăposteşte numeroase monumente de artă precum Biserica mare reformată, Primăria, hotelul Aranybika, universitatea şi muzeul Déri.

În ceea ce priveşte infrastructura de cazare turistică, Hajdú-Bihar deţine 4,7% din totalul locurilor de cazare ale Ungariei. Dintre acestea aproximativ un sfert se află în mediu rural. Din punct de vedere al tipului de unitate de cazare, ponderea cea mai mare o au hotelurile (39%), urmate de pensiuni (23%) şi campinguri (24%). Disparitatea teritorială a locurilor de cazare relevă o concentrare (86% din totalul locurilor de cazare) în zonele Hajdúszoboszló, Debrecen şi Hortobágy. De asemenea, zonele rurale cele mai privilegiate din punct de vedere al prezenţei unităţilor de cazare sunt Balmazújváros, Berettyóújfalu, Hajdúszoboszló şi Püspökladány. În general, unităţile de cazare au un număr redus de locuri fiind îndeosebi afaceri de familie şi mai puţin aparţinând unor lanţuri de unităţi de cazare de nivel naţional sau internaţional.

Factorul esenţial în dezvoltarea economico-socială a oricărei structuri teritoriale îl constituie *resursele umane* (potenţialul uman) de care dispune aceasta. Acest potenţial trebuie privit în primul rând ca un consumator colectiv, lucru care se identifică cu populaţia totală, dar şi ca un producător colectiv, lucru ce se identifică cu *resursele de muncă*, respectiv numărul, experienţa şi gradul de pregătire al acestora.

Populaţia activă, la nivelul judeţului Bihor, la recensământul din 2011, de 375 500 pers. dintre care 52,3% bărbaţi şi 47,7% femei. În perioada 2002 - 2011, atât rata de activitate cât şi rata de ocupare au înregistrat un trend descrescător.

Analiza pieţei muncii la nivelul României, evidenţiază faptul că partea vestică a ţării, de lângă graniţă, este într-o situaţie mai bună decât restul ţării. Motivul este dat de prezenţa capitalului activ străin, întreprinderile mixte s-au aşezat în aceste judeţe ca un cap de pod. Rata şomajului în judeţul Bihor este mult mai scăzută decât valoarea pe ţară (5,9%).

În anul 2000 a existat cea mai mare rată de ocupare a resurselor de muncă (80,0%) din judeţul Bihor după care a avut loc o descreştere uşoară ce a culminat la 76,7% în anul 2005. În parte, scăderea ratei de ocupare s-a datorat

schimbărilor generate de restructurările economice, astfel încât unele profesii au devenit inutile, în timp ce altele au fost la mare căutare.

Rata de ocupare a femeilor (circa 77,5%) este mai mare decât rata de ocupare a bărbaţilor (76,0%), fapt datorat profilului economic al judeţului. În plus, acest fapt demonstrează asigurarea de oportunităţi egale la angajare raportat la cele două sexe.

La nivel local, există un dezechilibru important în privinţa situaţiei pieţei muncii în judeţul Bihor, pe localităţi. Concentrarea activităţii economice în mediul urban în defavoarea celui rural face ca majoritatea localităţilor rurale să înregistreze rate de ocupare sub media judeţeană, excepţie făcând câteva localităţi din apropierea marilor oraşe. Acest fapt este relevat şi de un alt indicator: numărul de angajaţi la 1 000 de locuitori, care la nivelul municipiilor a înregistrat o valoare de 404, la oraşe de 346 în timp ce la comune abia depăşea 100. De asemenea navetismul din jurul oraşelor reprezintă un fenomen care se reduce ca intensitate pe măsură ce distanţa creşte, fapt ce se răsfrânge asupra angajării forţei de muncă din mediul rural. În aşezările rurale situate la distanţe considerabile faţă de oraşe este foarte importantă calificarea forţei de muncă, recalificarea acesteia şi crearea locurilor de muncă. Datele statistice privind şomajul, atât din România, cât şi din Ungaria, nu iau în calcul şomerii „invizibili", indicând o situaţie mult mai favorabilă decât media şomajului la nivel UE-27.

Examinând structura somajului pe nivele de educaţie, apare evident faptul că în ambele ţări persoanele cu studii superioare au o pondere scăzută în rândul persoanelor fără loc de muncă (6% în România şi numai 3,6% în Ungaria).

De asemenea, rata de ocupare a populaţiei cu studii superioare este mai mare (81% în Ungaria şi 88% în România) faţă de populaţia cu studii medii (aproximativ 66% în ambele ţări) sau populaţia cu studii primare (28% în Ungaria şi 40% în România). Media ratei ocupării la nivelul UE-27 se apropie de cifrele înregistrate în cele două state, excepţie făcând rata de ocupare a populaţiei cu studii primare care ajungea în 2011 la 48%.

Pe de altă parte însă, situaţia pieţei muncii persoanelor necalificate reprezintă o problemă serioasă în ambele ţări, dar mai ales în Ungaria: rata ocupării forţei de muncă a acestora este considerabil mai scăzută faţă de media EU-27. Este important de reţinut că cifrele regionale din ambele ţări ascund diferenţe teritoriale importante: în Ungaria, contrar situaţiei din România, nivelul de ocupare al forţei de muncă în zona de frontieră este mai scăzut decât în restul ţării, conform *Programului de Cooperare Transfrontalieră*. Numărul muncitorilor în perioada 2002 - 2011 a înregistrat fluctuaţii pozitive şi negative la nivelul judeţului Bihor, în jurul unei valori medii de 150 000 persoane.

Raportat la activităţile economiei naţionale, din totalul muncitorilor înregistraţi în 2011 (circa 100 000 persoane), ponderea cea mai mare se regăsea în industrie - 58% şi servicii - 31%, numai 3% în agricultură şi 8% în construcţii.

Se observă o scădere a numărului mediu de salariaţi în agricultură şi silvicultură cu 30% şi o creştere a numărului mediu al salariaţilor în industrie, în 2011 faţă de anul 2000.

În anul 2011, în distribuţia numărului de salariaţi pe ramuri ale industriei se remarca rata mare de angajare în pielărie şi încălţăminte (19 000 salariaţi), confecţii şi textile (cu 10 000 salariaţi) urmate de alimentară şi băuturi (cu 7 000 salariaţi).

Numărul cel mai mare al persoanelor ocupate în servicii, la nivelul judeţului

Bihor era în comerţ (16 500 persoane), iar cel mai mic număr era în activităţi financiare, bancare şi de asigurări (1 500 persoane).

Imaginea completă a pieţei muncii este dată, pe lângă numărul de locuri de muncă existente şi restructurate şi de numărul de locuri de muncă nou create şi vacante. Ultimul indicator oferă date despre dinamica activităţii economice din judeţ, mai exact despre numărul de firme care îşi extind activitatea sau al start-up-urilor care creează noi locuri de muncă. Diferenţa dintre numărul de locuri existente şi create şi numărul de locuri de muncă efectiv ocupate este reprezentată de locurile de muncă vacante, acest indicator oferind informaţii despre rata de creştere a numărului de locuri de muncă dar şi despre capacitatea de absorţie a pieţei muncii care este condiţionată de calificarea forţei de muncă şi de capacitatea de reconversie, care se traduce prin adaptare la schimbarea structurii economice. Tendinţa la nivelul judeţului Bihor este de scădere a cererii pentru muncitorii calificaţi în domeniul mecanicii şi o creştere a cererii pentru muncitori în industria uşoară, comerţ şi construcţii.

Numărul şomerilor este diferit în funcţie de nivelele de pregătire, ponderea nivelelor primar şi secundar fiind într-o continuă creştere. Cel mai mare număr al şomerilor se regăseşte în rândul celor cu pregătire scăzută: muncitori (calificaţi respectiv necalificaţi). Acest fapt se datorează mai degrabă ponderii importante a acestora în cadrul populaţiei ocupate dar şi lipsei de promptitudine cu care răspund la programele de recalificare a forţei de muncă atunci când există restructurări importante ale profilului activităţilor economice, în ciuda flexibilităţii mai mari acestei categorii de şomeri.

Pe de altă parte, o consecinţă a găsirii unui nou loc de muncă a persoanelor care s-au confruntat cu ieşirea de pe piaţa muncii datorită declinului economiei ce a avut drept cauză principală restructurările din industrie, a determinat aceste persoane să „migreze" spre mediul rural, acolo unde proprietatea asupra terenurilor le-ar putea asigura în mare măsură necesarul pentru traiul de zi cu zi. Aceasta este explicaţia pentru faptul că a existat o uşoară scădere a ratei şomajului după anul 2001.

La nivelul judeţului Bihor ponderea populaţiei şomere a crescut într-un singur an (2004) de la 2% la 2,7%, cu tendinţe de ameliorare în anii următori, stabilizându-se la sfârşitul perioadei analizate la 2,5%.

Categoria de populaţie cea mai afectată de şomaj este cea cu vârsta cuprinsă între 30 şi 39 de ani, datorită cheltuielilor mari în cadrul procesului de recalificare, date fiind nevoile acestora de a-şi găsi un loc de muncă stabil şi la un nivel de salarizare decent, care să asigure necesităţile familiale. De asemenea şi grupa de populaţie cu vârste cuprinse între 40 şi 49 ani este afectată de şomajul de lungă durată.

Analizând rata şomajului în rândul tinerilor sub 25 de ani, scăderea înregistrată în perioada 2002 - 2012 s-a datorat mai degrabă măsurilor aplicate pentru combaterea şomajului, precum subvenţionarea locurilor de muncă pentru absolvenţii de învăţământ, subvenţionarea locurilor de muncă pentru familiile tinere monoparentale şi mai puţin adaptării formării profesionale la cerinţele pieţei muncii prin reducerea numărului de locuri din domeniile de învăţământ care nu sunt cerute de angajatori, concomitent cu creşterea treptată a numărului locurilor din domenii în care oferta de locuri de muncă este mai mare. La aceste măsuri se adaugă şi efectele aplicării legii 76/2002, privind sistemul asigurărilor pentru şomaj şi stimularea ocupării forţei de muncă.

Eşecurile programelor de recalificare ale forţei de muncă disponibilizate au avut efecte asupra categoriei şomerilor de lungă durată, care a înregistrat o creştere semnificativă. Aceştia au neapărată nevoie de consiliere profesională pentru a se putea reintegra pe piaţa muncii. Dacă în anul 2006, ponderea şomerilor de lungă durată în totalul şomerilor înregistraţi era de 18%, în anii următori ponderea acestora a crescut la 29,5% din totalul şomerilor înregistraţi.

O parte a problemelor legate de şomaj în cele două state ar putea fi rezolvate prin migraţia transfrontalieră sezonieră a forţei de muncă în zona de frontieră (mai ales dinspre România spre Ungaria), însă piaţa muncii este departe de a fi una integrată. Este vorba de depăşirea problemelor structurale şi de apropierea cererii de oferta de locuri de muncă, fapt ce presupune un schimb regulat de informaţii între instituţiile pieţei muncii.

Schimbările structurale previzibile în economia regională vor muta accentul pe dezvoltarea serviciilor, construcţiilor şi a unor ramuri din industria prelucrătoare, precum industria alimentară, industria materialelor de construcţii şi industria lemnului. Rezultatele proiecţiei cererii de forţă de muncă indică necesitatea stopării ofertei de absolvenţi din domeniile agricole. Pe termen mediu, deoarece se estimează că producţia în lohn va scădea, cererea de forţă de muncă pentru industria textilă se va reduce substanţial.

În contextul evoluţiilor social-economice, piaţa muncii se modifică extrem de rapid şi are nevoie de personal calificat în cât mai multe domenii, în special în cele care sunt mai adaptabile nevoilor de dezvoltare durabilă. Piaţa muncii din România se doreşte a fi o piaţă competitivă, la nivelul ţărilor din Uniunea Europeană, într-o economie bazată pe cunoaştere şi competitivitate. Pentru aceasta, se urmăreşte atât satisfacerea cerinţelor angajatorilor din punct de vedere al competenţelor salariaţilor cât şi satisfacerea nevoilor angajaţilor de către organizaţiile din care fac parte. În acest sens, individul trebuie pregătit pentru activitatea de învăţare pe tot parcursul vieţii pentru a-şi actualiza permanent competenţele şi pentru a face faţă exigenţelor pieţei. Sunt sugerate tendinţe de scădere a ocupării în agricultură, vânătoare şi silvicultură, administraţie publică şi apărare.

4.2.4. Potenţialul economic şi de cooperare transfrontalieră (CP)

Principalele caracteristici ale Euroregiunii Bihor – Hajdú-Bihar sunt cele generate de poziţia privilegiată dată de includerea unui segment din „poarta” spre Europa; dimensiunea medie ca suprafaţă şi număr de locuitori; gradul ridicat de funcţionalitate, cu o distribuţie echilibrată a centrelor de polarizare; complementaritatea fizico-geografică; compatibilitatea sistemului de organizare administrativ-teritorială; sistemul bine dezvoltat de căi de comunicaţie; structurile etnice echilibrate; nivelul de dezvoltare economică ridicat pentru estul Europei.

Regiunea transfrontalieră se caracterizează prin resurse naturale (minereuri complexe, bauxită, ape termale) care pot constitui premisele dezvoltării unor clustere miniere sau turistice având în vedere, pentru acestea din urmă, infrastructura turistică dezvoltată, accesibilitatea aeriană, rutieră şi feroviară şi tradiţia în domeniul serviciilor de sănătate performante (Debrecen). Un alt avantaj al regiunii este reprezentat de capacitatea antreprenorială în creştere şi de investiţiile importante în infrastructura de afaceri şi în producţia mărcilor de tradiţie. Capitalul uman prin nivelul educaţional al forţei de muncă este susţinut de prezenţa centrelor universitare de tradiţie (Debrecen) sau cu o dinamică recentă

semnificativă (Oradea) şi de infrastructura de educaţie completă şi echilibrat repartizată în regiune. Se adaugă dezvoltarea de relaţii transfrontaliere bine structurate cu tradiţie îndelungată între Oradea, Salonta, Mehkerek, Kotegyan.

Clusterele economice – mecanisme de cooperare transfrontalieră

Prin analiza de faţă se are în vedere identificarea sectoarelor economice cu potenţial de cooperare transfrontalieră prin constituirea de clustere industriale/ economice.

Dezbaterea ştiinţifică asupra clusterelor industriale a debutat la începutul secolului al XX-lea, când Alfred Marshall (1919) a considerat că activităţile industriale pot fi organizate în două moduri: fie într-o singură mare întreprindere, fie în mici întreprinderi plasate în localităţi specializate într-o anumită industrie, ceea ce a numit district industrial. La mijlocul anilor 1980, sociologii Michael Piore şi Charles Sabel (1984) au considerat că are loc „a doua diviziune industrială", un punct de întoarcere la economii regionale, organizate în jurul reţelelor de mici firme, aparţinând aceleaşi industrii. În 1990, Michael Porter publica un articol foarte influent asupra clusterelor industriale, iar in 1998 a revenit cu un nou studiu asupra clusterelor regionale. Teoria clusterelor, definită de Porter, a devenit referinţa pentru studiul aglomerărilor industriale specializate sau a sistemelor localizate de producţie.

Clusterele industriale au atras atenţia cercetătorilor, literatura ştiinţifică dedicată acestora fiind foarte bogată, fiind iniţial concentrată pe studierea unor clustere ca Silicon Valley (Saxenian, 1994) sau „A Treia Italie" (Becatini, 1989), iar ulterior pe o paletă tipologică foarte diversificată de clustere industriale răspândite la nivel global. Clusterele industriale au depăşit graniţa dintre dezbaterile ştiinţifice fundamentale şi sfera de acţiune şi intervenţie a politicilor publice, devenind, dintr-un concept pur teoretic, un instrument de politică de dezvoltare industrială şi regională.

Conform definiţiei lui Porter (1998), clusterele sunt concentrări geografice de firme interconectate, furnizori specializaţi de materii prime şi de servicii, firme din industrii corelate, instituţii asociate (de exemplu universităţi, agenţi de standarde, asociaţii comerciale în anumite domenii) care concurează dar şi cooperează. Clusterele se bazează pe relaţii şi interdependenţe între actorii care formează reţele de producţie generatoare de produse şi servicii şi creatoare de inovaţie. Conceptualizarea teoretică a districtelor/clusterelor a debutat cu „trinitatea lui Marshall", formată din bazinul de forţă de muncă, furnizori specializaţi şi transfer de cunoştinţe. Porter a extins schema conceptuală, adăugând noi factori la „diamantul competitivităţii". Pe lângă disponibilitatea resurselor şi accesul la informaţie, Porter consideră esenţiale obiectivele fiecărei companii şi presiunea asupra firmelor de a inova şi investi. „Noul diamant al inovării" (Lundvall, 1992; Nelson, 1993; Guth, 2004) este cel care explică şi susţine creşterea regională. Inovaţia se referă la transferul intra şi inter-instituţional de cunoştinţe, la învăţarea individuală şi instituţională, la capitalul social, coeziunea socială şi economică şi condiţiile pentru cercetare-dezvoltare. Potenţialul relaţional al clusterelor se reflectă în efectele sinergice asupra performanţei şi competitivităţii firmelor componente. De aceea, modelul „Triple Helix" (Etykowitz, 2002) explică succesul clusterelor industriale prin relaţiile de competiţie şi colaborare dintre universităţi şi centre de cercetare ca furnizori de produse, tehnologii şi servicii inovative, firmele industriale şi, în special, IMM-uri care absorb oferta de inovaţie şi autorităţi, responsabile să faciliteze acest proces (ministere, autorităţi regionale).

Potenţialul economic al Zonei metropolitane Oradea

Analiza economiei locale prin prisma potenţialului de dezvoltare de clustere economice transfrontaliere a pus în evidenţă trei sectoare economice: turism; construcţii; inovaţie, cercetare-dezvoltare, activităţi creative.

Sectorul turistic este important prin faptul că Zona metropolitană Oradea (Fig. 69) prezintă un număr ridicat de firme (330) cu cifre de afaceri comparabile, ceea ce demonstrează faptul că acestea au potenţial de formare a unui cluster.

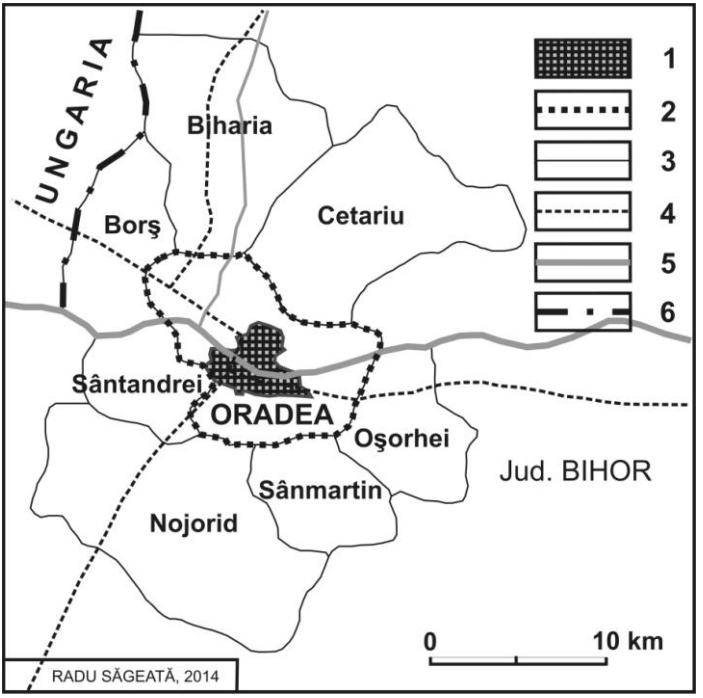


Figura 69. **Zona metropolitană Oradea.**
1. Intravilanul municipiului Oradea, 2. Limita teritoriului administrativ urban, 3. Limite de comune, 4. Axe feroviare, 5. Artere hidrografice, 6. Frontiera de stat.

Sectorul construcţiilor prezintă o creştere accentuată: 14 firme au o cifră de afaceri care depăşeşte 10 milioane lei, iar alte 445 firme au cifre de afaceri de peste 100 000 lei. Analiza indică un număr de lideri în subsectoare şi un număr suficient de firme de mărime apropiată. Deşi caracteristicile sunt pozitive, trebuie ţinut cont de faptul că în Oradea există deja un cluster în domeniul construcţiilor, realizat de către Federaţia patronilor Bihor. Componenţa firmelor este eterogenă cu specializări complementare: firme de construcţii şi de instalaţii şi furnizori de materiale de construcţii. Împreună, aceste firme alcătuiesc un grup complex, capabil să acţioneze în comun atât în scopuri de dezvoltare (marketing, training, standarde, lobbying) cât şi în scopuri comerciale (formarea de consorţii pentru proiecte noi).

Cel de-al treilea sector prezintă un potenţial important de dezvoltare a clusterelor, are o dinamică puternic ascendentă a cifrei de afaceri, atât cumulată cât şi pe firme individuale. Sectorul cuprinde un număr considerabil de firme, dintre care 26 au cifre de afaceri de peste 2 milioane lei, iar 650 de firme au cifre de

afaceri de peste 100 000 lei. Aceasta indică un număr de lideri la nivelul sub-sectoarelor, dar şi un număr de firme de mărime apropiată, cu capacităţi şi necesităţi similare. IMM-urile specializate în IT&C sunt puţin reprezentate numeric, cu o dinamică pozitivă pe ansamblu, dar cu descreşteri ale cifrei de afaceri în cazul firmelor importante. În condiţiile în care o parte dintre firmele importante au cifre de afaceri în scădere, numărul de firme este limitat, perspectivele strategice ale industriei sunt de asemenea limitate şi de nişă, sectorul nu prezintă o dinamică ce ar permite înfiinţarea unui cluster transfrontalier.

Dezvoltarea de perspectivă a economiei locale se bazează pe sectoare economice cu un consum intensiv de cunoştiinţe şi capital, care oferă posibilitatea unor creşteri în productivitate fără să mizeze pe un consum intensiv de forţă de muncă, al cărei cost este în creştere. Analiza pune în evidenţă sectoarele cu potenţial confirmat de creare a inter-relaţionărilor care constituie însăşi esenţa fenomenului de creare a surselor de avantaj competitiv sustenabil din cadrul clusterelor, respectiv relaţiile dintre firme. Este posibilă, în acest sens, dezvoltarea a două sau trei clustere în sectorul turismului, inovaţie, cercetare-dezvoltare, activităţi creative şi construcţii.

Potenţialul economic al comitatului Hajdu-Bihar

Fenomenul clusterizării, atât ca proces emergent prin formarea naturală a clusterelor, cât mai ales ca parte din mecanismul de dezvoltare regională, este mai avansat în Ungaria decât în România. În Comitatul Hajdú-Bihar şi în cele învecinate, există un număr de 24 de clustere funcţionale, care dispun de un cadru instituţional, au activitate şi sunt sprijinite de o agenţie guvernamentală specializată. Clusterele economice din spaţiul geografic relevant din partea ungară, active în sectoare similare sau complementare cu sectoarele identificate ca având potenţial de clustere în partea română sunt următoarele (Tab. 28):

Tabelul 28. **Clusterele economice în Euroregiunea Bihor – Hajdú-Bihar.**

Cluster	Sector economic	Localizare
Cluster Regional IT	IT&C	Debrecen
Cluster Optomechatronical	Optomecatronică	Mateszalka
Cluster Termal Regional*	Turism termal şi marketing	Szolnok
Cluster Regional Termal JNSz*	Turism termal şi marketing	Szolnok
Clusterm*	Termal	Debrecen
Cluster Competenţă Inovativă Regională*	Inovaţii	Szolnok
Industria construcţiei*	Construcţii	Debrecen
Cercetare şi Dezvoltare*	C&D	Debrecen
Gestionarea, arderea şi reciclarea deşeurilor	Gestionarea, arderea şi reciclarea deşeurilor	Debrecen
Cercetare Ape Termale Inovaţie*	Cercetare Ape Termale Inovaţie	Debrecen
Investiţii şi Consultanţă	Investiţii şi Consultanţă	Debrecen
Industria cauciucului – componentă a autoturismului	Industria cauciucului	Nyiregyhaza
Plato – Cooperare Inovativă Internaţională*	Cooperare internaţională	Nyiregyhaza

Identificarea clusterelor emergente este în Ungaria mai avansată faţă de România. Pe de altă parte, funcţionarea clusterelor, în pofida susţinerii

guvernamentale, prezintă unele din aceleaşi slăbiciuni şi riscuri prezente în România şi anume: profunzimea inadecvată a contactelor confidenţiale; lipsa unui număr mare de proiecte comune, activitate redusă a membrilor, vizualizare pe termen scurt în ceea ce priveşte planificarea, servicii insuficiente, lipsa unei baze de date complete şi eficiente (Identificarea şi dezvoltarea de clustere în Euroregiunea Bihor – Hajdú-Bihar, 2008). Cu toate aceste lipsuri, caracteristice etapei de debut, partea ungară prezintă un foarte bun potenţial de dezvoltare transfrontalieră în domeniul clusterelor. Clusterele româneşti pot beneficia de următoarele complementarităţi: posibilitatea de a dezvolta contacte de afaceri, flux intens de informaţii şi cunoştinţe, proiecte de cercetare comune, instruire vocaţională şi educaţie practică pentru elevi şi studenţi, imagine uniformă şi activitate de marketing armonizată, dezvoltarea contactelor internaţionale, vizibilitate la expoziţii şi târguri naţionale şi internaţionale. Se adaugă programe de achiziţii în comun, dezvoltare infrastructurală, acţiuni de piaţă comune şi reprezentarea intereselor pe piaţa locală. Toate clusterele marcate (*) în Tabelul 28 sunt compatibile şi pot concura în beneficiul mutual cu clusterele emergente sau potenţiale din partea română, cu complementarităţi din turism, inovaţie, cercetare-dezvoltare, activităţi creative şi construcţii.

Structuri economice în Zona Metropolitană Oradea şi în comitatul Hajdú-Bihar

Zona metropolitană Oradea este dominată de economia mixtă, reprezentată de activităţi agricole, industriale şi de servicii, cu diferenţieri spaţiale care definesc specializarea în interiorul regiunilor. Astfel, arealul sud-estic al Crişului Repede (în amonte de Oradea) este caracterizat de tendinţa spre balneoturism şi turism, activităţi de recreere şi comerţ. În arealul vestic (comuna Borş) se remarcă activităţile de industrie şi logistică-transporturi, iar în arealul sudic şi sud-estic (Sântandrei, Sânmartin) domină funcţiile rezidenţiale.

Economia locală în municipiul şi în Zona metropolitană Oradea a cunoscut în ultimii ani o evoluţie puternic ascendentă. Motorul dezvoltării economice locale îl constituie sectorul privat. Astfel, în perioada 2001 - 2008 numărul total de firme din zona metropolitană a crescut cu 21,4%, de la 11 471 la 13 925. În afară de creşterea numerică, a crescut proporţia de firme cu activitate economică profitabilă. De exemplu, în 2001 doar 48,9% din firmele înregistrate au raportat o cifră de afaceri pozitivă, volumul total de activitate din sectorul privat, raportat fiscal fiind de 591,7 milioane de euro. În 2008, numărul total de firme înregistate era de 13 925 din care 79,4% aveau o cifră de afaceri pozitivă raportată fiscal. De asemenea, volumul total de activitate din sectorul privat, raportat fiscal în 2008 a fost de 2,64 miliarde euro, ceea ce reprezintă o creştere de 446,3% faţă de 2001. Ca şi la nivel naţional, firmele care activează în sectoarele economice axate pe produse sau servicii care au un conţinut ridicat de valoare adăugată, care sunt integrate în lanţul valoric al unor producători de brand şi a căror activitate comportă un conţinut educaţional ridicat sunt şi cele care constituie motorul dezvoltării economice. Ratele de creştere ale firmelor specializate în activităţi comerciale au fost mai mici pe perioada analizată, comparativ cu ratele de creştere ale firmelor din sectoarele de producţie şi servicii; în afara situaţiei excepţionale din 2002 când sectoarele de producţie şi servicii au crescut cu peste 200% acestea au menţinut un avantaj al ratei de creştere de 5-8% faţă de activităţile de comerţ.

La nivel regional, economia Zonei metropolitane Oradea deşi relativ dinamică pentru fenomenul economic posttranziţie, nu este în mod radical diferită, ca structură, de media pe plan naţional. În perioada 2001 - 2008, în sectoarele

consumatoare de forţă de muncă, cele mai ridicate rate de creştere s-au înregistrat în mod constant în sectorul construcţiilor, urmat de sectorul serviciilor pentru firme şi populaţie. Aceasta a avut loc pe fundalul unei creşteri constante a veniturilor populaţiei şi al dezvoltării industriei bancare de retail, combinaţie care a dus la o creştere a capacităţii de împrumut a populaţiei şi ca atare la creşterea preţurilor la imobiliare şi servicii. Este îndoielnic dacă s-au înregistrat creşteri nete de productivitate în sectoarele respective, creşterea acestora bazându-se în principal pe un plus de cerere.

Bazându-se pe un fond natural cu potenţial deosebit (potenţialul geotermal al zonei, proximitatea faţă de Munţii Apuseni), turismul deşi aflat în prezent pe o poziţie relativ modestă ca volum de afaceri, are cel puţin potenţialul de a constitui un cluster cu şanse reale de creştere. De asemenea, există complementarităţi în sectorul turistic cu două clustere situate în zona parteneră maghiară, respectiv Clusterul Termal Regional şi Clusterul Regional Termal JNSz, ambele cu sediul la Szolnok, precum şi cu Clusterul Cercetare Apă Termală cu sediul la Debrecen.

Dinamica evoluţiei firmelor în sectoare dependente de economii de scară, pune în evidenţă sectorul piese şi subansamble pentru industria auto, a cărui rată de creştere a fost pozitivă şi constantă în ultimii ani. Nu acelaşi lucru se poate spune despre activităţi profesionale şi comunicaţii, a căror evoluţie, deşi marcată de rate de creştere spectaculoase, nu prezintă consistenţa şi elementele strategice de sinergie necesare. O concluzie similară (lipseşte potenţialul de cluster) se impune şi în sectorul serviciilor profesionale şi al activităţilor IT, care deşi prezintă rate de creştere constante şi substanţiale, nu indică faptul că s-ar putea obţine surse de avantaj competitiv sustenabil prin sinergii între firmele existente sau care ar putea fi în mod plauzibil atrase. De asemenea, după cum am arătat anterior, numărul de firme este relativ restrâns iar anvergura acestora este mică. Dinamica creşterii economice în sectoarele cu un conţinut ridicat de know-how şi cu o componentă de economii de scară prezintă o evoluţie divergentă între sectoare. Astfel, fabricarea de produse chimice şi plastice a evoluat puternic pozitiv în intervalul studiat, în timp ce activităţile de tipărire şi editare şi fabricarea de mobilă au urmat un curs descendent. Este plauzibil ca fabricarea de produse chimice şi plastice să poată obţine evoluţia unui cluster, deşi diferenţele de mărime dintre firme ar putea constitui o barieră potenţială.

Cel mai de succes grup de sectoare economice este cel cu conţinut ridicat de cunoştinţe. Acesta a înregistrat cel mai susţinut şi constant ritm de creştere pe întreaga perioadă studiată. În mod deosebit se remarcă sectorul de producţie a echipamentelor electrice şi optice, precum şi serviciile profesionale. Primul este integrat în lanţul valoric al unor producători de marcă şi are potenţial de dezvoltare ca şi cluster. Cel de-al doilea nu prezintă acelaşi caracter de sustenabilitate al avantajului competitiv, datorită lipsei unui brand puternic, a sensibilităţii la volatilitate în mediul economic şi datorită diversităţii participanţilor.

Spre deosebire de situaţia din România, în Ungaria există un program susţinut de guvern de identificare a clusterelor emergente, de organizare instituţională şi de susţinere a dezvoltării acestora. Programul de dezvoltare a clusterelor are ca obiectiv principal dezvoltarea economică pe orizontală. Punctul de pornire al programului îl constituie nivelul scăzut de reţele din regiune, nivelul scăzut al activităţilor cu grad ridicat de valoare adăugată local, iar competenţele universitare nu erau orientate spre economia de piaţă. Obiectivele sunt: identificarea şi susţinerea dezvoltării de clustere care să fie competitive într-un

sector cu piaţă internaţională; specializare în activităţi inovatoare, cu un conţinut de valoare adăugată local ridicat; dezvoltarea unei strânse cooperări între universităţi şi municipalităţi pentru a atinge competitivitatea pe termen lung; dezvoltarea mediului economic şi îmbunătăţirea clusterelor. Programul are la bază doi piloni şi anume:

- dezvoltarea economică orizontală concentrată pe îmbunătăţirea mediului de afaceri şi în oraşele poli de creştere;
- dezvoltarea clusterelor, concentrat pe susţinerea clusterelor operaţionale şi a noilor iniţiaţi.

În cadrul strategiei de dezvoltare economică bazată pe clustere, procesul de susţinere financiară al clusterelor este unul evolutiv, bazat pe fonduri europene şi condiţionat de acreditarea clusterului de către organismul intermediar, susţinut de un grup de experţi independenţi. Acreditarea este un sistem profesional şi riguros de evaluare, menit să selecteze cele mai promiţătoare iniţiative. Procesul de acreditare are ca scop şi caracteristici selectarea şi clasificarea clusterelor active din Ungaria, care sunt capabile să atingă performanţe naţionale şi internaţionale reale, au oportunităţi viitoare deosebite, exclud firmele lipsite de merite dar care vor să se asocieze pentru obţinere de fonduri.

Identificarea principalelor sectoare cu potenţial de cluster transfrontalier

Identificarea se bazează pe două elemente: ponderea relativă a sectorului şi evoluţia sa dinamică în ultimii ani. Sectoarele bazate pe forţă de muncă, resurse naturale, resurse naturale şi economii de scară sunt mult mai probabil capabile de a forma clustere. În acelaşi timp, un număr de firme locale şi-au dezvoltat sau consolidat un nivel de avantaj competitiv bazat pe cunoaştere (know-how) prin care au atins rate de creştere peste media sectorială. Astfel, un număr de societăţi comerciale activând în sectoarele: echipamente electrice şi optice, automobile şi aferente, maşini şi echipamente, servicii profesionale au evoluat foarte dinamic în perioada studiată. Unele dintre aceste firme prezintă semne ale dezvoltării unor clustere economice emergente în municipiul şi în Zona metropolitană Oradea.

Analiza de identificare şi confirmare a potenţialului de dezvoltare de clustere economice transfrontaliere se îndreaptă spre următoarele sectoare de activitate: turism, piese şi subansamble pentru industria auto, inovaţie, cercetare-dezvoltare, activităţi creative, informatică şi activităţi IT&C, fabricarea produselor chimice şi plastice, echipamente electrice şi optice, construcţii.

Analiza firmelor din Zona metropolitană Oradea după sectorul economic, numărul de salariaţi şi cifra de afaceri a condus la următoarele concluzii:

- sectorul turistic manifestă o masă critică prin faptul că prezintă un număr mare de firme (330) cu cifră de afaceri de de peste 100 000 lei, distribuite relativ uniform pe ecartul de variaţie. Ordinul de mărime al firmelor este de asemenea adecvat, în sensul că există un număr mare de firme (după cifra de afaceri) relativ apropiate, cu necesităţi similare şi capacitate de comunicare;
- numărul de firme cu cifra de afaceri depăşind 100 000 lei din sectorul informatică şi IT & C este relativ mic, respectiv 50. De asemenea, dinamica acestora deşi pozitivă pe ansamblu arată faptul că majoritatea firmelor mai mari au suferit descreşteri ale cifrei de afaceri în ultimii ani. Sectorul nu prezintă unul sau mai mulţi lideri cu o performanţă substanţial mai bună, firmele cheie au crescut încet în ultimii ani, iar 8 firme cu cifră de afaceri de peste 300 000 lei au suferit o dinamică negativă. În condiţiile în care o parte din firmele mari au cifre de afaceri în scădere, numărul de firme este limitat, perspectivele strategice ale industriei sunt de

asemenea limitate şi de nişă, sectorul nu prezintă dinamica ce ar permite o dezvoltare de tip cluster transfrontalier;
- sectorul construcţiilor prezintă o creştere semnificativă, 14 firme au o cifră de afaceri depăşind 10 milioane de lei, iar 445 au cifre de afaceri de peste 100 000 lei. Aceasta indică un număr de lideri în subsectoare, cât şi un număr suficient de firme de mărime apropiată cu necesităţi similare şi capacitate de comunicare. Deşi caracteristicile sunt puternic pozitive, trebuie ţinut cont de faptul că în Oradea există deja un cluster în domeniul construcţiilor realizat de către Federaţia patronilor Bihor. În varianta în care există interes din partea unui număr important de firme este posibilă formarea unui cluster complementar cu cel existent, posibil în domeniul instalaţiilor.

În concluzie, disparităţile dintre firme, numărul redus şi capacitatea tehnologică şi comercială extrem de limitată a majorităţii acestora nu reflectă o situaţie în care un cluster economic ar putea deveni sustenabil. Situaţia este comparabilă cu cea a sectorului IT, numărul de firme cu cifra de afaceri depăşind 100 000 lei este relativ mic, respectiv 50. De asemenea, dinamica acestora nu arată un trend puternic pozitiv al cifrei de afaceri în ultimii ani. Sectorul nu prezintă unul sau mai mulţi lideri cu o performanţă substanţial mai bună: firmele dominante au crescut lent în ultimii ani, cu fluctuaţii. Nu prezintă semne că ar putea susţine o creştere de cluster.

Creşterea în ultimii ani a volumului de activitate în Zona metropolitană Oradea a fost remarcabilă. O parte din explicaţia acestui fenomen constă în expansiunea până la începutul anului 2008 a economiei mondiale, în special a principalelor pieţe de export în Europa şi în lume. O altă parte se explică prin încorporarea şi începerea activităţii unui număr de firme în sectoare economice cu un consum intensiv de know-how şi de capital. Dezvoltarea de perspectivă a economiei locale se bazează în primul rând pe sectoare economice cu un consum intensiv de know-how şi capital care oferă perspectiva unor creşteri în productivitate fără să mizeze pe un consum intensiv de forţă de muncă.

Sunt posibile două iniţiative de cluster, unul reprezentat de „Inovaţie şi calitate în domeniul construcţiilor" şi celalalt „Turism balnear, de recreere şi cultural în Judeţul Bihor". În cazul celui de al doilea posibil cluster atât numărul de firme cât şi volumul afacerilor sunt suficiente pentru formarea unui cluster, dar nivelul de interes din partea potenţalilor participanţi este redus. Firmele interesate sunt firme mici, peste 25, interesate de dezvoltarea unui cluster de turism balnear. Lipseşte un lider care să aibă iniţiative şi să direcţioneze tendinţa de dezvoltare a clusterului. Este posibilă formarea unui cluster în domeniul procesării primare a produselor alimentare şi a băuturilor prin metode tradiţionale, pentru care există o oportunitate contextuală de dezvoltare, dar se remarcă şi câteva dificultăţi. Se constată elemente de complementaritate între firmele producătoare de băuturi alcoolice (palincă) şi cele producătoare de produse alimentare rezultate din procesarea primară a produselor agricole. Firmele din partea maghiară sunt reticente privind riscul ca firmele româneşti să nu reuşească să producă sub brandurile lor, să nu asigure puritatea brandurilor existente ca o condiţie esenţială a realizării unui acord între asociaţia nou creată de partea română şi structura asociativă existentă în Ungaria.

Ca o sinteză a celor evidenţiate anterior, prezentăm în Tabelul 29 punctele tari, pe cele slabe, oportunităţile şi restricţiile în dezvoltarea cooperării transfrontaliere româno-maghiare în sectorul Euroregiunii Bihor – Hajdú-Bihar.

Tabelul 29. **Analiza SWOT a Euroregiunii Bihor - Hajdú-Bihar.**

PUNCTE TARI	**PUNCTE SLABE**
- Buna accesibilitate pe calea aerului (aeroporturile din Oradea, Debrecen); densitate mare a reţelei rutiere şi feroviare (peste media naţională); - Investiţii importante în infrastructura de afaceri şi formarea de clustere ale întreprinderilor cu mărci şi tradiţie în construcţia de maşini şi echipamente, mobilă, textilă şi alimentară; - Resurse de subsol (minereuri complexe, bauxită, apă termală); - Capacitate antreprenorială în creştere; - Disponibilitatea serviciilor de bază în zonele urbane; - Centre urbane de tradiţie cu relaţii trans-frontaliere bine structurate; - Resurse turistice naturale şi antropice de mare valoare la nivel naţional şi internaţional, valorificate printr-un număr ridicat de structuri turistice; - Prezenţa unui centru universitar cu veche tradiţie (Debrecen), a unuia aflat în plină dezvoltare în ultimii 15 ani (Oradea) şi a altor poli cu potenţial de dezvoltare a mediului universitar; infrastructură de învăţământ completă şi echilibrat repartizată în teritoriu; - Tradiţie în domeniul serviciilor de sănătate performante (Debrecen).	- Lipsa investiţiilor pentru dezvoltarea infrastructurii aferente drumurilor, căilor ferate şi aeroporturilor; - Investiţii scăzute în cercetare-dezvoltare; participare scăzută a firmelor la societatea informaţională; - Foarte puţine servicii şi produse cu valoare adăugată ridicată; - Capacitate insuficientă şi degradarea sistemului de canalizare şi epurare a apei; - Infrastructura pentru cercetare este insuficient dezvoltată; - Infrastructura de cazare pentru turismul practicat de tineri insuficientă; foarte puţine branduri turistice autohtone şi un suport restricţionat pentru dezvoltarea de mărci locale/ regionale; - Numărul scăzut al personalului medico-sanitar, în special în mediul rural, precum şi starea edilitară neadecvată şi dotarea tehnico-materială insuficientă unităţilor medicale (mai ales în partea română).
OPORTUNITĂŢI DE DEZVOLTARE	**RISCURI EXISTENTE (AMENINŢĂRI)**
- Folosirea fondurilor europene pentru construcţia/reabilitarea infrastructurii de acces (rutieră, feroviară, aeriană); - Existenţa multor nişe de piaţă pentru produse industriale, alimentare, servicii şi mobilă; - Reorientarea băncilor în vederea sprijinirii, înfiinţării şi dezvoltării sectorului IMM prin diversificarea serviciilor; - Posibilitatea accesării fondurilor europene postaderare destinate coeziunii economice şi sociale a UE; - Competitivitate scăzută a întreprinderilor din regiune pe piaţa UE; - Accentul pus în UE pe dezvoltarea regiunilor transfrontaliere; intensificarea relaţiilor economico-sociale; - Interes internaţional sporit în turismul din parcuri naturale şi turismul cultural; - Interes pentru dezvoltarea zonelor metropolitane; - Creşterea investiţiilor publice şi private în educaţie.	- Deşi regiunea este traversată de un drum european, există riscul ca teritoriul regional să fie ocolit de către coridoarele europene majore; - Interesul pentru de servicii este considerabil mai mic decât cel pentru finanţare de sub-proiecte care ajută direct în procesul de ocupare a forţei de muncă; - IMM-uri nepregătite în raport cu problemele de mediu, calitate, comunicare, practici manageriale; - Nivel înalt de emigrare, în special a forţei de muncă înalt calificate; - Neglijarea patrimoniului cultural; - Slaba calitate a utilităţilor publice reduce atractivitatea regiunii; - Desfiinţarea şcolilor din satele mici, cu puţini elevi, poate favoriza reapariţia analfabetismului.

4.3. Euroregiunea Dunăre - Criş - Mureş - Tisa (DKMT). **Potenţialul socioeconomic** (ND, BM, IM, RS)

4.3.1. Prezentare generală (RS)

Euroregiunea Dunăre - Criş - Mureş - Tisa (DKMT) a fost înfiinţată în anul 1997 între România, Ungaria şi actuala Serbie, având în componenţă:

- judeţele Arad, Caraş-Severin, Hunedoara şi Timiş din România;
- comitatele ungureşti Bács-Kiskun, Békés, Csongrád şi Jász-Nagykun-Szolnok;
- regiunea autonomă Voivodina din Serbia (Tab. 30, Fig. 70).

Această Euroregiune reprezintă o cooperare trilaterală între unităţi administrative din România, Ungaria şi Republica Serbia, diferenţiate din punct de vedere al mărimii suprafeţelor, populaţiei şi economiei, dar având ca interes comun promovarea dezvoltării socio-economice a întregii regiuni. Este una dintre cele mai viabile şi funcţionale structuri de cooperare transfrontalieră de la graniţele României, acest fapt derivând pe de o parte din mărimile aproximativ egale ale celor trei sectoare ale sale, iar pe de altă parte din prezenţa minorităţilor de o parte şi de alta a frontierelor. La aceasta se adaugă viitoarea integrare a Serbiei în Uniunea Europeană (preconizată până în 2010), ceea ce va face ca Euroregiunea DKMT (Fig. 70) să fie o euroregiune interioară a UE.

Euroregiunea a fost creată având ca obiectiv principal dezvoltarea relaţiilor dintre comunităţile locale şi autorităţile locale în următoarele domenii: economie, educaţie, cultură, ştiinţă, precum şi o bună colaborare în vederea integrării în procesele moderne la nivel european.

Cele trei sectoare euroregionale sunt polarizate net de trei centre urbane importante: *Timişoara*, *Novi Sad* şi *Szeged*, fiecare sector dispunând de un sistem urban de tip monocentric echilibrat, cu o bună reprezentare a oraşelor mari şi mijlocii (*Arad*, *Reşiţa*, *Deva*, *Hunedoara*, *Petroşani* în secorul românesc; *Subotica*, *Zrenjanin*, *Pančevo*, *Sombor* în sectorul sârb, respectiv *Kecskemét*, *Szolnok*, *Békéscsaba*, *Hódmezővásárbely*, *Baja*, *Gyula*, *Kiskunfélegyháza*, *Szenter*, *Makó*, *Kiskunhalas*, *Jászberény* etc. în sectorul maghiar) (Tab. 30) şi mici.

Tabelul 30. **Caracteristicile Euroregiunii Dunăre – Criş – Mureş – Tisa (DKMT).**

	Unit. administrativă	Populaţie (loc., 2011)	Suprafaţă (km^2)	Oraşe importante	Populaţie (loc.)
România	Judeţul Timiş	683 540	8 697	Timişoara	319 279
				Lugoj	40 361
	Judeţul Hunedoara	418 565	7 063	Deva	61 123
				Hunedoara	60 525
				Petroşani	37 160
	Judeţul Arad	430 629	7 754	Arad	159 074
	Judeţul Caraş-Severin	295 579	8 514	Reşiţa	73 282
				Caransebeş	24 689
Total România		**1 828 313**	**32 028**		
Serbia	Regiunea autonomă Voivodina	1 931 809	21 506	Novi Sad	258 881
				Subotica	141 554
				Pančevo	123 414
				Zrenjanin	123 362
				Sombor	47 623
Total Serbia		**1 931 809**	**21 506**		
Ungaria	Comitatul Bács-Kiskun	534 000	8 445	Kecskemét	114 226
				Baja	37 000
				Kiskunfélegyháza	30 640

	Comitatul Csongrád	423 826	4 263	Szeged	170 052
				Hódmezővásárhely	47 019
				Szentes	29 117
				Makó	27 727
	Comitatul Jász-Nagykun-Szolnok	399 000	5 582	Szolnok	74 544
				Jászberény	28 293
	Comitatul Békés	392 000	5 632	Békéscsaba	62 050
				Gyula	31 679
Total Ungaria		**1 733 483**	**23 922**		
Total Euroregiunea DKMT		**5 493 605**	**77 456**		

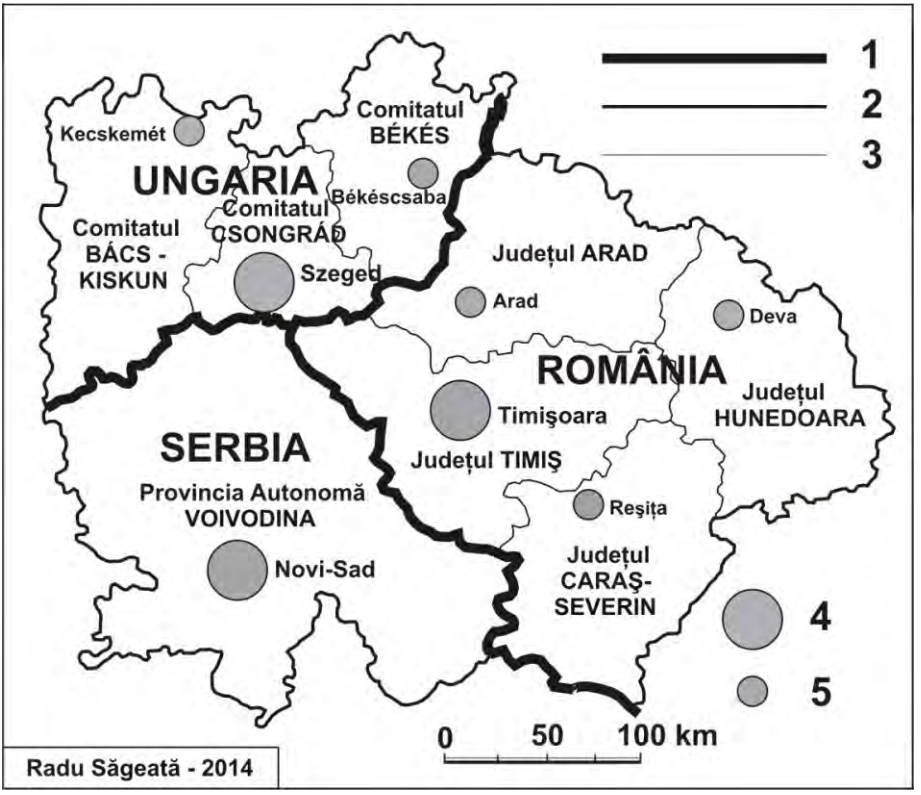


Figura 70. **Euroregiunea Dunăre - Criş - Mureş - Tisa (DKMT).**
1. Frontieră de stat, 2. Limita Euroregiunii, 3. Limită de unitate administrativă,
4. Metropole cu funcţii regionale, 5. Centre de polarizare locală.

Timişoara (319 279 loc., 2011) (Fig. 71) se numără printre cele mai mari oraşe ale României (locul III în ierarhia urbană naţională şi cel mai mare oraş românesc situat într-un sector euroregional).

Aşezat în Câmpia Banatului, pe râul Bega, oraşul s-a dezvoltat încă de timpuriu (atestat documentar în 1177 şi 1266) datorită poziţiei sale favorabile în raport de principalele axe comerciale ale vremii. Devenit în perioada medievală unul dintre principalele centre de rezistenţă împotriva expansiunii otomane, oraşul a cunoscut o importantă dezvoltare începând din secolul al XVIII-lea (datorită canalizării râului Bega şi introducerii acestuia în circuitul navigabil), dar mai ales în a doua jumătate a secolului al XIX-lea, prin racordarea la reţeaua de cale ferată

(1857), introducerea telegrafului (1854) şi a telefonului (1881), folosirea gazului de iluminat (1857), introducerea tramvaiului cu cai (1869) şi ulterior (1899) a celui electric. In paralel se dezvoltă şi funcţia culturală (primele manifestări teatrale în 1791, primele secţii muzeistice în 1872 şi 1874, ce aveau să pună bazele Muzeului Banatului, înfiinţat în 1949), iar după 1918 se pun bazele învăţământului şi presei în limba română.

În perioada interbelică se accentuează dezvoltarea economică prin apariţia unor noi întreprinderi industriale (din domeniul industriei uşoare, electrotehnice, chimice, construcţii de maşini), continuată după 1945 prin industrializarea socialistă, ce a determinat fluxuri importante de populaţie din rural, concomitent cu extinderea şi sistematizarea intravilanului.

Timişoara devine un oraş cu un profil industrial complex şi diversificat: *UMT* (utilaj tehnologic, minier, metalurgic etc), *Tehnomet* (utilaje agricole, subansamble pentru autovehicule), *Electromotor*, *AEM*, (aparate electrice de măsurat), *Elba*, *Electrometal*, *Electrotimiş* etc. (electrotehnică), *Solventul* (produse petrochimice), *Azur* (lacuri şi vopsele), *Romtensid* (detergenţi), *Industria lânii*, *Uzinele textile*, *1 Iunie*, (tricotaje), unităţi din industria pielăriei şi încălţămintei (*Guban*, *Banatim* etc.) şi alimentară (Vlăsceanu, Ianoş, 1998), multe dintre acestea închise după 1990. Oraşul înregistrează o triplare a populaţiei: de la 91 580 loc. în 1930 şi 111 987 în 1948, populaţia ajunge la 334 278 loc. în 1992.

Timişoara, primul oraş martir al ţării, unde s-a aprins flacăra Revoluţiei din 1989 se impune astăzi ca un nucleu de convergenţă regională şi euroregională cu un profil funcţional complex (industrie, servicii, nod feroviar şi rutier, aeroport internaţional, centru cultural şi financiar-bancar), la care se adaugă un important potenţial turistic cultural-antropic dat de numeroasele clădiri - monumente de arhitectură (Cetatea Timişoarei, Catedrala mitopolitană ortodoxă, Domul romano-catolic, Catedrala ortodoxă sârbească, Clădirea Operei Române şi a Teatrului Naţional etc).

Figura 71. **Timişoara, principalul nucleu de polarizare din sectorul românesc al Euroregiunii DKMT** (foto R. Săgeată)

Arad (159 074 loc., 2011), reşedinţa judeţului cu acelaşi nume, este situat pe cursul Mureşului, la circa 50 km nord de Timişoara. Atestat documentar încă din secolul al XI-lea (1028), Aradul este una dintre cele mai vechi aşezări urbane de pe actualul teritoriu al României, ce a parcurs o istorie plină de evenimente, cunoscând rând pe rând invazia tătarilor (1241), cucerirea turcilor (1552), ocupaţia

habsburgică şi austro-ungară (1687 - 1918), devenind, între 2 noiembre şi 1 decembrie 1918 sediul primei guvernări româneşti din Transilvania.

Important centru comercial şi cultural-ştiinţific (şcoală românească - 1721; şcoală pedagogică - 1813, printre primele din Europa; şcoală populară de artă – 1853; filarmonică - 1890), oraşul se dezvoltă industrial începând cu sec. XX (în anul 1909 se construieşte fabrica de automobile *Marta* şi fabrica de textile *UTA*). După trecerea sub administraţie românească (1918) profilul industrial al oraşului se diversifică, în 1920 fiind înfiinţată uzina de vagoane *Astra*, în 1926 *fabrica de zahăr*, în 1930 fabrica de uleiuri şi vopsele *Polyrom*, iar în 1936, *Uzina tehnică Arad* producătoare de becuri de iluminat, astfel că în 1938 Aradul este evaluat ca fiind cel mai important centru economic din Transilvania şi al patrulea din România. După 1950 se construieşte prima fabrică de jucării din ţară (*Arădeanca*) şi prima fabrică de ceasuri (*Victoria*). Oraşul cunoaşte o importantă dezvoltare demografică 77 181 loc. în 1930, 190 088 loc. în 1992) în paralel cu o extindere a fondului construit, prin construirea noilor cartiere de blocuri.

După 1990, în paralel cu declinul industriei (unele fabrici de veche tradiţie precum *UTA* au fost dezafectate), Aradul îşi diversifică profilul funcţional devenind principalul hub al transporturilor rutiere de mărfuri din vestul ţării, în paralel cu dezvoltarea funcţiei comerciale, a celei financiar-bancare şi turistice (Cetatea Aradului, Muzeul Judeţean, numeroase alte edificii monumente de arhitectură).

Reşiţa (73 282 loc., 2011), reşedinţa judeţului Caraş-Severin, constituie principalul nucleu polarizator al Banatului montan. Situat în partea centrală a Culoarului Caraş - Ezeriş, de-a lungul Bârzavei, oraşul s-a dezvoltat datorită siderurgiei, având ca bază resursele locale de materii prime (în 1721 intră în funcţiune turnătoria de fontă, iar în 1771, primele furnale), extinse şi modernizate ulterior, dar mai ales după în perioada economiei centralizate, când se dezvoltă şi industriile din aval - construcţii de maşini, fabrica de reductoare (*Renk SA*), de accesorii metalice (*Plastomet*) sau industrii complementare, ce utilizează în special forţa de muncă feminină (fabrici de confecţii – *Confecţii* şi *Resiconf*).

Evoluţia demografică a fost proporţională şi dependentă de cea industrială: de la 19 868 loc. în 1930, oraşul ajunge la 96 798 loc. în 1992, determinând la rândul său extinderea şi sistematizarea fondului construit. Declinul industrial de după 1990, în special a siderurgiei reşiţene a determinat şi un recul demografic, în paralel cu orientarea către alte activităţi, în special servicii şi turism.

Deva (61 123 loc., 2011), reşedinţa judeţului Hunedoara, oraş situat pe terasele din stânga Mureşului, în zona de contact dintre Munţii Poiana Ruscă şi Depresiunea Haţeg, este o aşezare veche, atestată la 1269, care a evoluat în jurul Cetăţii, un punct strategic de importanţă majoră pe tot parcursul Evului Mediu.

Cu timpul, funcţiei de apărare i s-au alăturat altele, precum cea comercială, meşteşugărească, cultural-ştiinţifică, iar după 1950, cea industrială (metalurgia cuprului, materiale de construcţii, prelucrarea lemnului, ţesătorie din mătase, unităţi ale industriei alimentare, de prospecţiuni şi exploatări geologice etc. La fel ca în cazul majorităţii oraşelor româneşti, industria a fost determinantă în evoluţia demografică şi în extinderea fondului construit al oraşului, declinul acesteia după 1990 generând şi un declin demografic în paralel cu reconversia către alte funcţii urbane (servicii şi îndeosebi turism, dat fiind potenţialul turistic al oraşului şi zonelor limitrofe).

Hunedoara (60 525 loc., 2011), formează împreună cu Deva o interurbaţie, cele două oraşe completându-se funcţional reciproc. Hunedoara, centru urban de

veche tradiţie (atestat în 1265) s-a dezvoltat pe baza funcţiei industriale după 1884, când intră în exploatare primul furnal al Uzinei de fier, bază a viitorului combinat siderurgic.

Siderurgia hunedoreană s-a dezvoltat pe baza resurselor autohtone: minereul de fier din Munţii Poiana Ruscă şi huila cocsificabilă din Bazinul Petroşani şi a atras dezvoltarea şi a unor unităţi industriale complementare, cu forţă de muncă predominant feminină (încălţăminte, tricotaje). Declinul combinatului siderurgic a impus reconversia către alte sectoare economice, îndeosebi turism (principalul obiectiv fiind *Castelul Corvineştilor* – sec. XV, unul dintre cele mai importante monumente de arhitectură gotică din Transilvania).

Lugoj (40 361 loc., 2011), al doilea oraş ca mărime al judeţului Timiş, situat în câmpia cu acelaşi nume, pe râul Timiş, este atestat documentar din anul 1242, când se iau măsuri pentru refacerea cetăţii, distrusă de invazia tătară din anul precedent.

Ridicat la rangul de *civitas*, în 1542, oraşul devine cel mai important centru cultural al Banatului (Vlăsceanu, Ianoş, 1998), prin activitatea unor iluştri cărturari (Moise Peştişel, Ştefan Fogarasi), continuată ulterior prin apariţia primului cor din Banat (1810), a teatrului (cu piese în limba română din 1842) şi a unor instituţii de învăţământ. Bazele industriei au fost puse de timpuriu (filatură de mătase naturală în 1904), însă la fel ca celelelate oraşe româneşti, a cunoscut marea industrializare după 1950 prin construcţii de maşini, industrie textilă, materiale de construcţii, produse electrometalice, industrie alimentară sau meşteşugărească.

Beneficiind de o bogată tradiţie urbană şi cultural-artistică, Lugojul dispune de un patrimoniu turistic bogat, exprimat prin numeroase clădiri monumente de arhitectură şi artă, muzee, biserici etc.

Petroşani (37 160 loc., 2011), reprezintă centrul polarizator al grupării industrial-urbane din Valea Jiului, care mai include oraşele *Vulcan*, *Lupeni*, *Petrila*, *Uricani* şi *Aninoasa*, cu un total de 120 670 loc.[88], cu profil tipic monoindustrial, bazat pe extracţia huilei. Declinul activităţilor miniere, după 1990, în condiţiile unor posibilităţi reduse de reconversie profesională, a transformat această zonă într-una profund dezavantajată.

Caransebeş (24 689 loc., 2011), s-a dezvoltat la intersecţia unor vechi drumuri comerciale, axate pe culoarele largi ale văilor Timişului şi Bistrei, devenind al doilea mare nod feroviar al Banatului.

Cu o veche tradiţie urbană (devine oraş în 1556), Caransebeşul se impune şi ca un important centru cultural şi de învăţământ (şcoală românească încă din secolul al XVI-lea), după care decade ca urmare a invaziei turcilor în 1658, cunoscând un reviniment abia după racordarea oraşului la reţeaua feroviară, în a doua jumătate a secolului al XIX-lea. Industria, dezvoltată îndeosebi în anii economiei centralizate, s-a impus prin prelucrarea lemnului (combinatul *Mocars*), construcţii metalice (*Caromet*), prospecţiuni şi exploatări geologice, industrie alimentară.

În pofida declinului industrial şi demografic după 1992 (când avea 31 878 loc.) oraşul rămâne un important nod multimodal de transport (feroviar, rutier, aeroport), centru turistic (turism cultural-istoric, dar şi bază de pornire pentru drumeţii în regiunile montane limitrofe).

---

[88] *Petroşani* – 37 160 loc., *Vulcan* – 24 160 loc., *Lupeni* – 23 330 loc., *Petrila* – 22 692 loc., *Uricani* – 8 972 loc., *Aninoasa* – 4 360 loc. (2011).

La acestea se adaugă, în sectorul românesc al Euroregiunii, alte centre de polarizare locală ce depăşesc 10 000 locuitori: *Pecica*, *Sântana* şi *Lipova* (în jud. Arad); *Sânnicolau Mare* şi *Jimbolia* (în jud. Timiş); *Bocşa*, *Moldova Nouă*, *Oraviţa* şi *Oţelu Roşu* (în jud. Caraş-Severin), respectiv *Orăştie*, *Simeria* şi *Călan* (în jud. Hunedoara).

Sectorul sârbesc al Euroregiunii DKMT este polarizat de oraşul *Novi Sad*, pe treptele inferioare plasându-se oraşele *Subotica*, *Zrenjanin*, *Pančevo* şi *Sombor*.

Novi Sad (258 881 loc., 2011[89]) (Fig. 72), reşedinţa regiunii autonome Vojvodina, este al doilea oraş ca mărime din Serbia, după capitala ţării, Belgrad. Situat pe Dunăre, în sudul Câmpiei Panonice, oraşul s-a dezvoltat în jurul cetăţii fortificate Petrovaradin, fiind atestat în 1694.

Important centru defensiv habsburgic împotriva expansiunii otomane, Novi Sad[90] a devenit ulterior, pe parcursul secolelor XVIII şi XIX, cel mai mare oraş sârbesc, nucleul cultural şi politic al sârbilor, care la vremea respectivă nu aveau un stat naţional. După integrarea în partea maghiară a Austro-Ungariei (1867), oraşul este supus unei politici de maghiarizare, structura sa etnică devenind mixtă. Începând cu 1 decembrie 1918, Novi Sad este parte a Regatului sârbilor, croaţilor şi slovenilor, precursor al Iugoslaviei, iar din 2006, a Serbiei independente.

Cu o industrie complexă, bazată pe funcţia portuară, în Novi Sad s-a dezvoltat un important sector terţiar, iar imigrările de reîntoarcere a sârbilor din statele ex-iugoslave după 1990, au contribuit la o importantă creştere demografică a oraşului (179 000 loc în 1991, 231 800 loc în 2011) şi implicit a fondului construit.

Figura 72. **Novi Sad, principalul nucleu de polarizare din sectorul sârb al Euroregiunii DKMT** (Foto R. Săgeată).

Subotica (141 554 loc., 2011), reşedinţa districtului Bačka de Nord, este un oraş situat în proximitatea frontierei sârbo-maghiare, cu o structură etnică mixtă în care maghiarii au o majoritate relativă (32,66% din populaţie), urmaţi de sârbi (29,86%) şi croaţi (9,18%)[91].

Cu o istorie profund marcată de imperiile otoman şi habsburgic, parte a Ungariei până în 1918, a Iugoslaviei până în 2006, oraşul s-a dezvoltat ca important nucleu comercial şi nod feroviar în bazinul sudic al Pannoniei. După

[89] 2011 Census of Population, Households and Dwellings in The Republic of Serbia: Age and Sex – Data by settlements".
[90] Numele oraşului înseamnă în limba sârbă „plantaţii noi", fiind o traducere a cuvântului latin „Neoplanta", dat de Maria Tereza oraşului.
[91] Date la recensământul sârb din 2011.

1990 cunoaşte importante fluxuri de imigrare a refugiaţilor sârbi din celelalte republici ex-iugoslave, ca urmare a conflictelor etnice din Croaţia, Bosnia şi Herţegovina, Macedonia şi Kosovo.

Pančevo (123 414 loc., 2011), reşedinţa districtului Banatul de Sud, situat pe terasele Dunării şi Timişului, în apropiere de Belgrad (19 km) este un important centru industrial al Serbiei (rafinarea petrolului, componente ale industriei aeronautice, construcţii de maşini, îngrăşăminte chimice etc.).

Dezvoltarea industriei, mai ales după bombardamentele NATO din 1999, a determinat importante fluxuri demografice spre oraş, în special refugiaţi sârbi din celelalte republici din fosta Iugoslavie.

Zrenjanin (123 362 loc., 2011), situat în partea estică a Voivodinei, este centrul administrativ al districtului Banatul Central. La fel ca celelalte oraşe din Voivodina, Zrenjanin-ul poartă o puternică amprentă multietnică şi multiculturală, consecinţă a istoriei sale zbuciumate, fapt ilustrat şi prin fizionomia urbană.

Oraşul are o funcţie complexă: industrială, servicii, cultural-artistică, fiind în acelaşi timp, un vechi şi important centru sportiv.

Sombor (47 623 loc., 2011), centrul administrativ al districtului Bačka de Vest, este un oraş vechi, atestat în 1340, care s-a impus de-a lungul timpului prin funcţiile comercială şi cultural-religioasă.

Oraş multietnic şi multicultural, poartă amprentele fizionomice ale bogatei sale istorii materializată printr-un bogat patrimoniu arhitectural cu valenţe cultural-turistice.

Sectorul maghiar al Euroregiunii (23 992 km^2, 1 723 483 loc.) este alcătuit din patru comitate: Csongrád, Báks-Kiskun, Jász-Nagykun-Szolnok şi Békés, fiind dominat de reşedinţele acestora - oraşele Szeged, Kecskemét, Szolnok şi, respectiv, Békéscsaba.

Szeged (170 052 loc., 2011) (Fig. 73), reşedinţa comitatului Csongrád, este cel mai mare oraş şi principalul centru polarizator din sectorul maghiar al Euroregiunii DKMT. Al treilea oraş ca mărime din Ungaria, este situat pe râul Tisa, în apropierea unui punct de triplex confinium dat de frontierele Ungariei, României şi Serbiei.

Figura 73. **Szeged, principalul nucleu de polarizare din sectorul maghiar al Euroregiunii DKMT** (Foto R. Săgeată).

Oraş vechi (atestat în anul 1183), cu o bogată istorie, Szeged-ul devine oraş regal încă din 1498, este ocupat de turci între 1526 şi 1686, pentru a fi reinvestit cu statut de oraş regal în 1715, după care cunoaşte o puternică

dezvoltare edilitară, favorizată de racordarea sa la reţeaua de cale ferată (1854) şi de inaugurarea primelor capacităţi industriale (1869).

În prezent, Szeged-ul are un profil funcţional complex, alături de industrie (este un important centru al industriei alimentare, în special pentru unele produse tradiţionale cum ar fi paprika sau salamul picant), fiind puternic dezvoltat sectorul terţiar şi, în particular, învăţământul universitar. Bogata istorie a oraşului, reflectată în numeroasele clădiri monumente de arhitectură şi artă, stă la baza funcţiei sale turistice.

Kecskemét (114 226 loc., 2011), centrul administrativ al comitatului Báks-Kiskun, este situat în partea centrală a Ungariei, la distanţe aproximativ egale (86 km) între Budapesta şi Szeged.

Situat în plină câmpie nisipoasă, oraşul s-a dezvoltat prin funcţiile agricolă şi comercială, ultima fiind favorizată de intersecţia unor importante drumuri comerciale. Ulterior, comerţului cu produse agricole (în special cu vite şi vin) i s-au alăturat unele unităţi de procesare primară a acestora, care au constituit germenii viitoarei funcţii industriale, favorizând acumularea de capital, concentrarea populaţiei şi extinderea fondului construit. Astfel, de la o populaţie de 8 255 loc. în 1700, oraşul număra 43 240 loc. la începutul secolului al XX-lea; 57 327 loc. după al Doilea Război Mondial, iar în ultimul secol având loc practic o dublare a populaţiei[92].

Oraşul dispune de un important patrimoniu turistic, dat de numeroasele clădiri monumentale din secolele XVIII şi XIX, muzee, lăcaşuri de cult etc. Industria este dominată de fabrica de componente pentru industria auto *Daimler-Benz*, inaugurată în 2012.

Szolnok (74 577 loc., 2011), centrul administrativ al comitatului Jász-Nagykun-Szolnok, este situat pe Tisa, într-o regiune de câmpie, la o intersecţie de vechi drumuri comerciale.

Atestat documentar încă din 1075, oraşul a parcurs o istorie plină de evenimente şi influenţe, regăsite şi astăzi în patrimoniul arhitectural urban.

Dezvoltarea oraşului şi diversificarea sa funcţională s-a făcut practic după 1850, când populaţia a crescut de la 10 600 loc. la 24 160 loc. în 1900, 34 000 în 1949, dublând-se în perioada economiei centralizate (cu un maxim de 78 328 loc. în 1990)[93], după care a urmat un uşor trend descendent, datorat restructurării industriale. Oraşul este şi un important centru turistic, datorită, în principal, resurselor de ape termale utilizate terapeutic.

Békéscsaba (62 050 loc., 2011), cea mai mică dintre reşedinţele de comitat din sectorul maghiar al Euroregiunii DKMT, este situată în plină regiune de câmpie, pe o importantă autostradă şi cale ferată ce asigură legătura cu Budapesta.

Oraş vechi, atestat în 1330, a cunoscut o dezvoltare lentă până în secolul al XVIII-lea, când primii colonişti slovaci populează pusta maghiară. Conectarea oraşului la reţeaua feroviară şi construirea primelor capacităţi industriale în a doua jumătate a sec. al XIX-lea au contribuit decisiv la dezvoltarea infrastructurii urbane, distrusă în parte ulterior, prin bombardamentele din cele două războaie mondiale.

Perioada economiei centralizate a reluat trendul ascendent al dezvoltării urbane pe baza funcţiei industriale, oraşul devenind unul dintre cele mai

[92] Sursa: http://en.wikipedia.org/wiki/Kecskemét.
[93] http://en.wikipedia.org/wiki/Szolnok.

importante centre ale industriei alimentare din Ungaria, atingând în anii 1980 un maxim demografic (68 000 loc.).

Hódmezővásárhely (47 019 loc., 2011), situat în comitatul Csongrád, la intersecţia unor vechi drumuri comerciale, a luat fiinţă în secolul al XV-lea, prin unirea mai multor sate. Distrus de invaziile turceşti din sec. XVI, oraşul cunoaşte o nouă perioadă de dezvoltare sub administraţia habsburgică, când în regiune au loc ample lucrări hidroameliorative, astfel că în 1890 ajunge să devină al patrulea oraş ca mărime al Ungariei cu peste 55 000 locuitori. Puternic afectat în cele două războaie mondiale, oraşul înregistrează o nouă etapă de dezvoltare în perioada economiei centralizate prin construcţia unor mari unităţi industriale, dezafectate începând din a doua jumătate a anilor 1980. In prezent turismul reprezintă o alternativă eficientă de dezvoltare, datorită patrimoniului construit în intravilan, monumentelor, dar şi datorită resurselor termale din zonele limitrofe.

Baja (37 300 loc., 2011), oraş în sudul Ungariei, al doilea din comitatul Báks-Kiskun, s-a dezvoltat încă din perioada dominaţiei otomane, primind statut de oraş în 1696. Dezvoltat sub administraţia habsburgică prin funcţiile comercială şi de transporturi, oraşul a fost industrializat relativ târziu, devenind în anii economiei centralizate un important centru al industriei textile. In prezent, oraşul se impune în regiune prin funcţiile comercială şi de servicii, la care se adaugă cea universitară şi cea turistică.

Gyula (31 679 loc., 2011). Situat pe Crişul Alb, în apropierea frontierei cu România, în comitatul Békés, Gyula este un oraş multicultural, adăpostind cea mai mare comunitate românească din Ungaria (2,3% din populaţia oraşului) şi o importantă şcoală românească (Liceul Nicolae Bălcescu). Atestat documentar din 1313, oraşul s-a dezvoltat prin funcţiile militară (cetate fortificată) şi comercială atrăgând o importantă comunitate evreiască, în mare parte deportată în al Doilea Război Mondial. In prezent, turismul ocupă un loc important în economia oraşului, atât datorită arhitecturii din intravilan, cât şi a centrelor spa care utilizează resursele locale de ape termale.

Kiskunfélegyháza (30 640 loc., 2011), oraş în comitatul Báks-Kiskun, s-a dezvoltat mai ales datorită funcţiei de nod de cale ferată. Cu o existenţă îndelungată (atestat în 1389), oraşul s-a dezvoltat lent, mai ales sub administraţia habsburgică, când a fost sistematizat centrul prin construcţii monumentale ce-i conferă importante valenţe turistice.

Alte centre de convergenţă de importanţă locală, cuprinse între 25 000 şi 30 000 locuitori, sunt: *Szentes* - în comitatul Csongrád; *Kiskunhalas* - în comitatul Báks-Kiskun, important nod feroviar; *Jászberény* - în comitatul Jász-Nagykun-Szolnok, renumit pentru fabrica de frigidere Electrolux, şi *Makó*, situat pe Mureş, în comitatul Csongrád la circa 20 km de frontiera cu România, într-o zonă bogată în resurse de gazeifere.

4.3.2. Potenţialul socioeconomic al sectorului românesc (ND, BM, IM)

În ceea ce priveşte repartiţia numărului de locuitori, pe primul loc se situează municipiul *Timişoara* cu 319 279 locuitori[94], cu o puternică bază economică şi de cercetare, urmat de *Novi Sad*, capitala regiunii autonome Voievodina din Serbia, cu 258 881 locuitori[95]. Urmează oraşele *Szeged*, *Arad* şi

[94] La Recensământul Populaţiei şi Locuinţelor din 20 octombrie 2011.
[95] La Recensământul populaţiei efectuat în Serbia în 2011.

Subotica, cu mărimi cuprinse între 140 000 şi 180 000 locuitori; *Zrenjanin*, *Pančevo* şi *Kecskemét* (înte 100 000 şi 130 000); *Szolnok*, *Reşiţa*, *Bekéscsaba*, *Deva* şi *Hunedoara*, toate cu mărimi demografice cuprinse între 50 000 şi 100 000 locuitori (Tab. 30).

La polul opus, satele mici se întâlnesc doar în partea românească a Euroregiunii, în regiunile muntoase, aici existând probleme în ceea ce priveşte îmbătrânirea demografică şi migraţia populaţiei.

Din punct de vedere etnic, pe lângă minorităţile transfrontaliere trăiesc o serie de alte minorităţi, cei mai importanţi minoritari fiind maghiarii, germanii, bulgarii, slovacii, ucrainienii şi rromii, între minorităţi nefiind conflicte majore.

Principalele domenii de cooperare sunt relaţiile economice, construirea unor facilităţi de infrastructură în transport şi comunicaţii, mediu, turism, cultură, educaţie, sănătate, protecţie civilă şi apărare împotriva dezastrelor.

Mişcarea naturală a populaţiei

La nivelul întregii Euroregiuni DKMT, mişcarea naturală a populaţiei se caracterizează prin scăderi ale natalităţii şi prin migrarea populaţiei spre alte regiuni, sau în alte ţări din Uniunea Europeană, cele mai afectate de migraţie fiind aşezările rurale, în special datorită lipsei locurilor de muncă. Fenomenul de migraţie determină pe termen lung scăderea populaţiei întregii Euroregiuni.

În 2011, populaţia totală a sectorului românesc era de 1 828 313 locuitori reprezentând 9,08% din totalul populaţiei României. Făcând o comparaţie la nivelul tuturor regiunilor de dezvoltare din România, Regiunea de dezvoltare Vest, parte componentă a Euroregiunii Dunăre - Criş - Mureş - Tisa se caracterizează prin cel mai mic număr de populaţie, fiind totodată şi singura regiune care nu depăşeşte 2 milioane de locuitori. Faţă de nivelul anului 2000, s-a constatat o scădere a numărului de locuitori cu peste 20 000 locuitori ca urmare a sporului natural negativ şi a migraţiei populaţiei, în special a celei externe.

La 20 octombrie 2011, populaţia celor patru reşedinţe de judeţ din sectorul românesc era de: 159 074 loc. în Arad, 73 282 loc. în Reşiţa, 61 123 loc. în Deva şi, respectiv, 319 279 loc. în Timişoara, populaţia totală a acestor oraşe reprezentând 33,5% din populaţia regiunii Vest - Banat.

Din punct de vedere administrativ-teritorial, în România, la nivelul Euroregiunii, sunt 323 unităţi administrativ-teritoriale, dintre care 12 municipii, 30 oraşe şi 281 comune, grupate în cele patru judeţe: Arad, Caraş-Severin, Hunedoara şi Timiş. Gradul de urbanizare este de 62,1%, depăşind media naţională (54%), cea mai ridicată rată de urbanizare din ţară (după capitală) înregistrându-se în judeţul Hunedoara (aproximativ 75% populaţie urbană).

După cum reiese analiza mărimii demografice (Fig. 74), cea mai mare parte a unităţilor administrative au o populaţie sub 5 000 locuitori, localităţile cu o populaţie cuprinsă între 5 000 şi 10 000 locuitori fiind cu precădere în judeţele Timiş şi Arad.

Diferenţa mare dintre populaţia mediului urban şi cea a mediului rural este dată de gradul ridicat de urbanizare al judeţului Hunedoara, al doilea după capitală în această privinţă. De asemenea, valori peste media naţională la nivelul populaţiei urbane se înregistrează şi în judeţele Timiş şi Caraş-Severin. Din punct de vedere al distribuţiei pe cele două medii, urban şi rural, se disting judeţele Hunedoara şi Timiş cu o preponderenţă a populaţiei din mediul urban, în timp ce judeţele Arad şi Caraş-Severin înregistrează diferenţe mici între cele două medii de rezidenţă.

Structura populaţiei pe grupe de vârstă scoate în evidenţă un intens proces de îmbătrânire demografică, ca urmare a scăderii natalităţii, aceasta, la rândul ei determinând reducerea populaţiei tinere (0 - 14 ani) şi creşterea ponderii populaţiei vârstnice (de peste 60 ani). Efectele demografice şi economice se vor resimţi şi vor determina schimbări la nivelul populaţiei şcolare, populaţiei de vârstă fertilă şi populaţiei în vârstă de muncă.

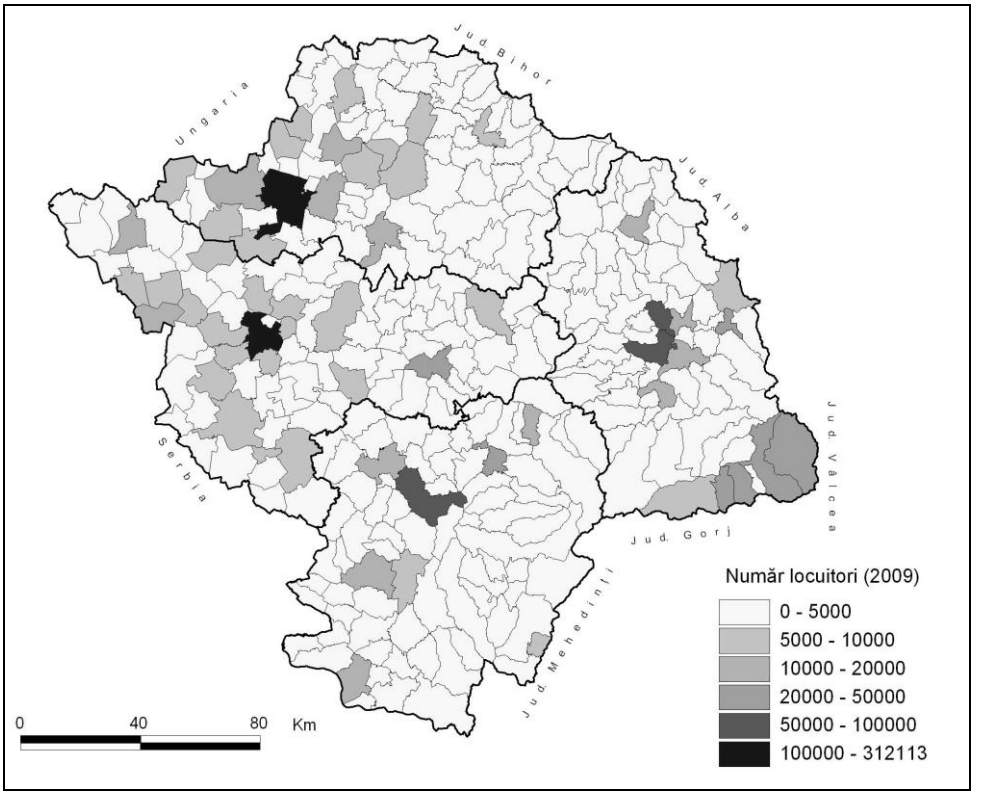


Figura 74. **Numărul de locuitori la nivel de localitate** (2011).

În ceea ce priveşte evoluţia principalului indicator demografic, *natalitatea*, se constată o tendinţă generală de scădere a valorilor acesteia, nu numai la nivel naţional ci şi la nivel regional şi local. Principalii factori care au dus la scăderea natalităţii sunt atât de factură socială cât şi de factură economică. Putem aminti în primul rând o schimbare majoră în ceea ce priveşte structura ocupaţională a populaţiei, care a determinat o mobilitate teritorială şi profesională a populaţiei şi totodată a dus la prelungirea perioadei de instruire. În comparaţie cu celelalte regiuni ale ţării (exceptând municipiul Bucureşti), sectorul românesc al Euroregiunii Dunăre - Criş - Mureş - Tisa se caracterizează prin cele mai scăzute rate ale natalităţii. Această situaţie este datorată faptului că în ultimii ani, veniturile tot mai mici ale populaţiei şi a problemele în ceea ce priveşte achiziţionarea de locuinţe de către tineri au constituit impedimente importante în intemeirea unei familii. Pe de altă parte, familiile tinere amână tot mai mult venirea pe lume a copiilor, decizia copiilor fiind atât de ordin cultural, cât şi psihologic şi mai ales economic. In plus, femeile tinere sunt din ce ce în ce mai active pe piaţa muncii, deci amână tot mai

mult decizia de a avea un copil, această situaţia fiind mai des întâlnită în mediul urban faţă de cel rural.

Cele mai multe valori ale natalităţii sunt cuprinse în intervalul 4,5 - 8‰ în majortitatea judeţelor din regiune, în timp ce valori mai mari, cuprinse între 11 - 15‰ sunt întâlnite în judeţele Timiş şi Arad. Valori mari, de peste 15‰, sunt întâlnite doar la nivelul câtorva localităţi.

Mortalitatea, un alt indicator important, scoate în evidenţă valori destul de mari, cu toate că la nivel naţional există preocupări şi se fac eforturi pentru reducerea acesteia. Faţă de restul ţării, în acestă regiune se înregistrează valorile mai ridicate ale mortalităţii, diferenţa fiind mai mare în mediul urban faţă de mediul rural. Cele mai mari valori ale mortalităţii, la nivelul anului 2011 au fost cuprinse între 25,1‰ şi 41‰ fiind înregistrate în comunele Şilindia, Pleşcuţa şi Hăşmaş din jud. Arad; Bogda, Brestovăţ şi Balint din jud. Timiş; Berlişte, Cărbunari, Sacu şi Zorlenţu din jud. Caraş-Severin la care se adaugă Balşa şi Cerbăl din jud. Hunedoara. Valorile medii cuprinse între 10,1 şi 15‰ caracterizează majoritatea localităţilor.

Ca urmare a valorilor mici înregistrate la natalitate şi a celor mari la mortalitate, rezultă un bilanţ natural negativ pentru majoritatea localităţilor din regiune. Cele mai mari valori negative ale bilanţului natural au avut valori cuprinse între -37‰ şi -18‰, fiind înregistrate în Cerbel, Balşa, Buzeşti, Bunila şi Burjuc din Hunedoara; Mehadica, Zorlenţi, Cărbunari, Cornea, Ciuchici, Sacu în Caraş-Severin; Teuţ şi Pleşcuţa în Arad; Balinţ, Bara şi Brestovăţ din jud. Timiş (Fig. 75).

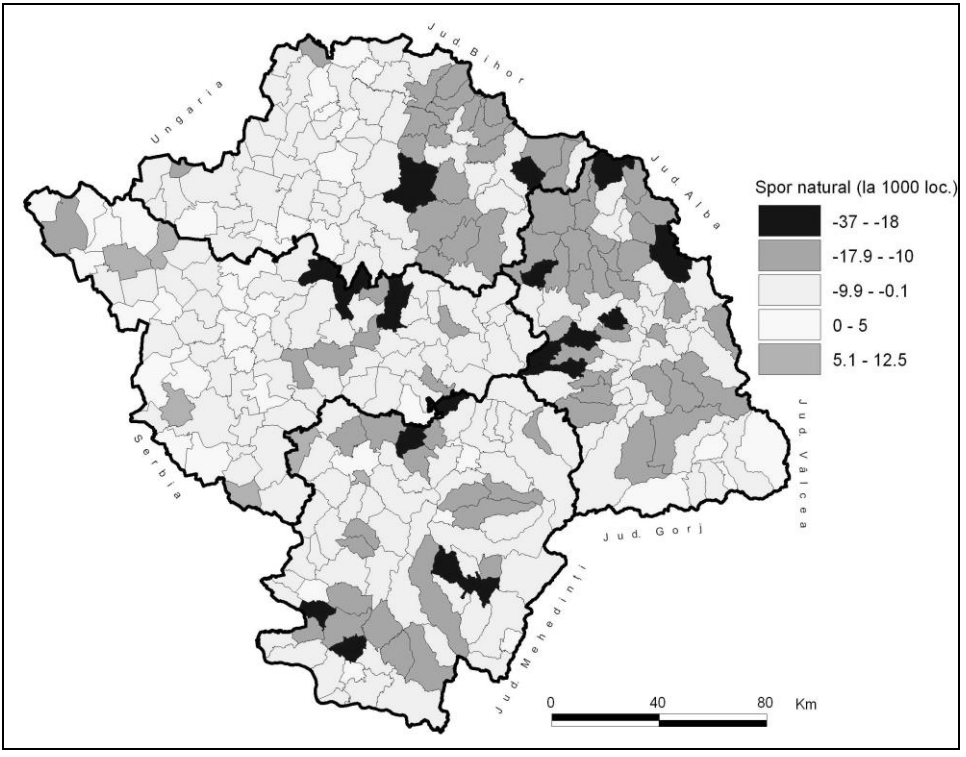


Figura 75. **Bilanţul natural al populaţiei** (2011).

Valori mari, de peste 5,1‰, se înregistrează în patru localităţi din judeţul Timiş: Moraviţa, Ocna de Fier, Lovrim şi Periam, în două localităţi din Caraş-Severin: Ocna de Fier şi Măureni, iar în judeţul Hunedoara în localitatea Bătrâna.

Mişcarea migratorie a populaţiei

Modificările apărute în structura socioeconomică la nivel naţional au avut consecinţe şi asupra modificării numărului şi a structurii sociodemografice în profil teritorial. În cadrul migraţiei interne a populaţiei trebuie amintit fluxul rural-urban care deţinea cea mai mare pondere. În ceea ce priveşte segmentul de populaţie care este dispus să-şi schimbe domiciliul, pe primul loc se află populaţia tânără, care merge la oraş în primul rând pentru studii, apoi în vederea ocupării unui loc de muncă. Odată cu disponibilizările masive se constată o migaţie a populaţiei din mediul urban spre cel rural, în special a persoanelor rămase fără un loc de muncă sau a celor pensionate.

Pe lângă migraţia internă, la nivel inter şi intrajudeţean, s-a accentuat şi migraţia în afara graniţelor ţării, astfel că unele localităţi, atât din mediul urban, cât şi din mediul rural au înregistrat pierderi importante de populaţie. Astfel, se remarcă oraşele miniere din judeţul Hunedoara: Petroşani, Petrila, Vulcan, Uricani, Lupeni care au înregistrat valori ale bilanţului migratoriu cuprinse între -1,070 şi -100‰ locuitori (Fig. 76).

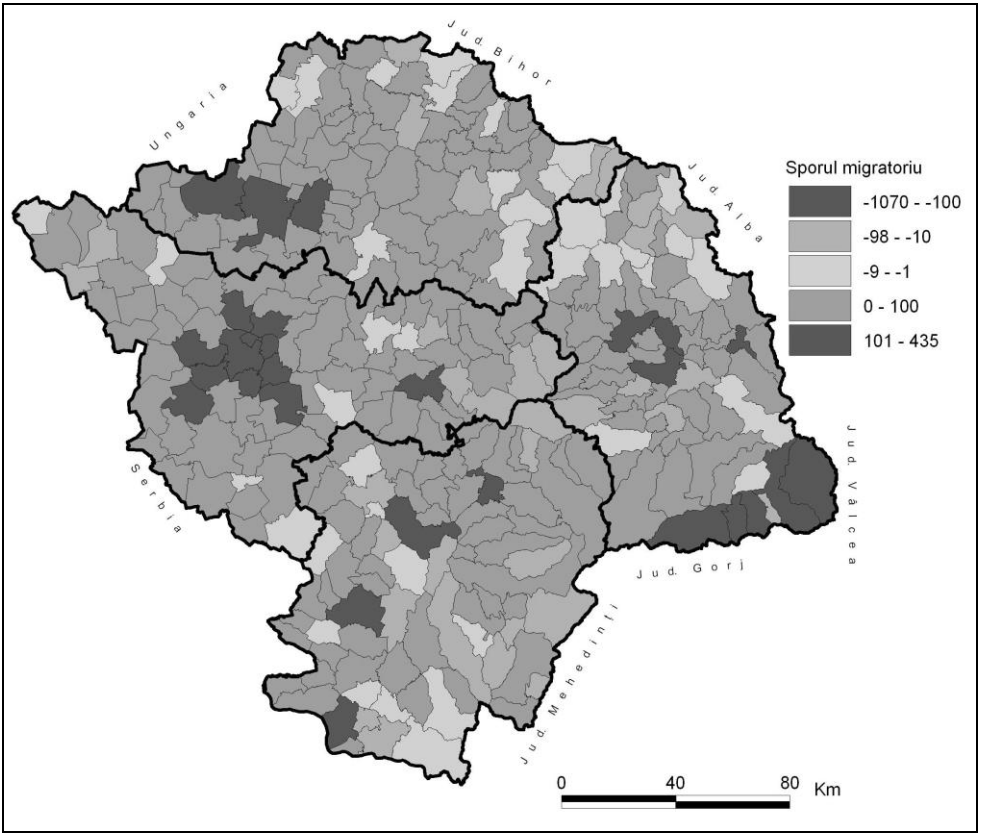


Figura 76. **Bilanţul migratoriu al populaţiei** (2011).

Tot cu valori negative ale bilanţului migratoriu se înscriu şi oraşele Timişoara, Arad, Moldova Nouă, Oraviţa, Reşiţa, Deva, Hunedoara şi Orăştie. În schimb, se constată valori pozitive ale soldului migratoriu în localităţile din imediata apropiere a oraşelor, cel mai bun exemplu înregistrându-se în localităţile din jurul municipiilor Timişoara şi Arad.

Schimbările din sistemul socio-politic românesc au făcut ca populaţia din această regiune să se îndrepte atât către stetele membre UE, în special Ungaria şi Germania, cât şi spre SUA şi Canada, migrând în special populaţia cu o anumită pregătire profesională (referirea se face în cazul emigranţilor legali). În ceea ce priveşte structura pe grupe de vârstă şi sex a emigranţilor, s-a constatat emigrarea populaţiei tinere (20 - 40 ani), atât femei cât şi bărbaţi, cea mai mare pondere din totalul emigraţilor fiind constituită din persoane căsătorite (Tab. 31).

În general, se poate spune că principalele probleme cu care se confruntă regiunea, din punct de vedere al populaţiei, sunt: natalitate scăzută, bilanţ natural negativ, accentuarea fenomenului de îmbătrânire demografică, migraţia populaţiei, în special în afara graniţelor ţării. Toate aceste probleme sunt caracteristice nu numai la nivelul regiunii ci şi la nivelul întregii ţări. Aceste aspecte se resimt atât în plan economic cât şi în plan social, efectele făcându-se vizibile mai ales după anul 2005.

Tabelul 31. **Persoane plecate pentru perioadă îndelungată (1 an şi peste) pe grupe de vârstă** (2011).

Judeţul	Total	Grupe de vârstă (ani)										
		Sub 15	15 -19	20 -24	25 - 29	30 -34	35 -39	40 -44	45 -49	50 - 54	55 - 59	60 - 64	65 şi peste
Arad	11 549	1 070	541	1 655	1 791	1 579	1 485	1 388	682	633	384	172	169
Caras-Severin	7 390	662	332	879	1 133	1 010	909	939	553	446	248	141	138
Hunedoara	15 215	924	537	2 083	2 515	2 399	1 873	2 076	1 175	850	456	190	137
Timiş	19 441	1 642	870	2 532	3 107	3 027	2 381	2 198	1 202	1 069	652	371	390
Total	**53 595**	**4 298**	**2 280**	**7 149**	**8 546**	**8 015**	**6 648**	**6 601**	**3 612**	**2 998**	**1 740**	**874**	**834**

Densitatea populaţiei

Din totalul populaţiei, de peste 5,4 milioane locuitori, 1,9 milioane (35,1%) trăiesc în Voivodina pe o suprafaţă de 21 506 km^2, ceea ce indică o densitate de 89,8 loc./km^2. În cele patru comitate maghiare numărul populaţie este mai redus 1,73 milioane locuitori (31,5%), pe o suprafaţă de 23 922 km^2, densitatea fiind de 72,4 loc./km^2.

În sectorul românesc al Euroregiunii trăiesc 1,82 mil. loc. (33,28% din total), pe o suprafaţă mult mai mare (32 034 km^2), ceea ce indică o densitate mai mică, de doar 57 loc./km^2, această densitate fiind influenţată, în mare parte de suprafeţele muntoase din judeţul Caraş-Severin (Tab. 32).

Tabelul 32. **Populaţia totală şi densitatea pe judeţe şi regiune** (2011).

Regiunea de dezvoltare / judeţul	Populaţia	Densitatea (loc./km^2)
Arad	430 629	55,5
Caraş-Severin	295 579	34,7
Hunedoara	418 565	59,2
Timiş	683 540	78,6
Total Regiunea de Vest	**1 828 313**	**57,08**

În partea românească a Euroregiunii, populaţia din mediul rural se caracterizează printr-o densitate redusă şi printr-un accentuat declin demografic, ca urmare a manifestării fenomenului de îmbătrânire demografică, a migraţiei populaţiei spre oraşe sau în afara graniţelor ţării, a valorilor mici ale natalităţii, rate relativ ridicate înregistrate la mortalitate şi a capacităţii scăzute de reînnoire demografică.

Forţa de muncă

Tranziţia de la economia centralizată la cea de piaţă şi-a pus amprenta asupra caracteristicilor calitative şi cantitative ale forţei de muncă, a reconfigurat structural piaţa muncii, a remodelat spaţial fluxurile migratorii ale populaţiei în vârstă de muncă şi a redefinit într-o manieră complexă cererea şi oferta de muncă Se apreciază că forţa de muncă a reprezentat un factor cu rol semnificativ pentru dezvoltarea socio-economică a euroregiunilor de la frontiera vestică a României. Totodată, forţa de muncă, din cauza anumitor caracteristici structurale specifice mai ales judeţelor Hundeoara şi Caraş-Severin, s-a constituit şi într-un element care a încetinit foarte mult procesul dezvoltării, cel puţin pentru anumite etape şi în anumite spaţii infraregionale[96].

De la sfârşitul anului 2008, dar mai ales de la începutul anului 2009 atât economia României, cât şi economia Euroregiunii DKMT, au fost influenţate negativ de criza economico-financiară mondială.

Populaţia activă

Populaţia în vârstă de muncă (15 - 64 ani) a Euroregiunii DKMT reprezintă aproximativ 70% din totalul populaţiei, neexistând diferenţe marcante între unităţile componente.

Resursele de muncă ale judeţelor româneşti componente ale DKMT depăşesc cu puţin 1 668 000 persoane. În perioada 1990 - 2010, acestea s-au redus, din cauza bilanţului natural şi a celui migratoriu – negative, cu aproximativ 3,5%. Scăderea a fost diferenţiată teritorial, variind de la valori de numai -0,1% (în jud. Arad) până la valori maxime de -11,6% (în jud. Hunedoara) dar această tendinţă nu a fost generalizată la nivel judeţean, întrucât în jud. Timiş s-a înregistrat o creştere cu 7,5% a resurselor de muncă.

Rata de activitate a scăzut pe parcursul deceniului trecut, ca urmare a procesului de îmbătrânire a populaţiei. Tendinţa de scădere s-a menţinut şi în anii deceniului actual, cele mai drastice diminuări fiind înregistrate de judeţele Caraş-

[96] Sursa: Planul de amenajare al teritoriului zonal al Regiunii de Vest.

Severin şi Hunedoara (de 2% şi, respectiv, 3% între 2010 şi 2011), iar cele mai reduse scăderi fiind specifice judeţului Timiş (0,8% în acelaşi interval).

Rata de dependenţă economică a avut o dinamică sinuoasă, cu creşteri semnificative în perioada anilor 1998 - 2002, ulterior urmând o scădere (datorată în principal diminuării populaţiei şomere) caracteristică perioadei de creştere economică. După 2008, rata de dependenţă economică a reînceput să crească, pentru ca la debutul deceniului actual să aibă valori ridicate în Hunedoara şi Caraş-Severin (161,1% şi respectiv, 184,6%) şi semnificativ mai mici în Arad (126,1%) şi Timiş (108,6%), tendinţa generală fiind totuşi de diminuare uşoară.

Evoluţia ratei de substituire a forţei de muncă (raport între populaţia în vârstă de 15-29 ani şi populaţia cu vârsta cuprinsă între 30 şi 44 ani) se evidenţiază prin valoarea subunitară din judeţul Hunedoara, care a înregistrat valorile minime naţionale în fiecare an al deceniului trecut. Semnificaţia economică a acestor valori subunitare constă în imposibilitatea potenţialului de forţă de muncă de a-şi menţine vigoarea demografică şi productivă. Din această perspectivă, debutul deceniului actual este îngrijorător, întrucât se caracterizează prin valori în scădere ale ratei de substituire, remarcându-se tot judeţele Hundoara, cu valorea minimă de 0,800 şi Timş cu valoarea maximă, dar tot subunitară: 0,912.

Populaţia ocupată

Rata de ocupare a forţei de muncă a avut o evoluţie asemănătoare cu cea înregistrată la nivel naţional: s-a redus simţitor din anul 1990 până la sfârşitul deceniului trecut. Diminuarea s-a înregistrat atât în cazul populaţiei ocupate feminine, cât şi a celei masculine, însă reducerea a fost mai drastică în cazul forţei de muncă masculine (cu 27,2% faţă de 26,4%); deşi în anul 1990 situaţia era inversă (90,7% în cazul forţei de muncă masculine, comparativ cu 81,7%).

La sfârşitul deceniului trecut, cele mai mici rate de ocupare ale forţei de muncă feminine (valori de 55,3% respectiv 58,6%) şi masculine (63,5% respectiv 67,3%) erau specifice judeţelelor Caraş-Severin şi Hunedoara. În 2011, rata de ocupare a populaţiei a continuat să înregistreze scăderi în judeţul Caraş-Severin, în timp ce în judeţele Arad şi Timiş ocuparea a crescut uşor. Diferenţele dintre sexe evidenţiază dezavantajul populaţiei ocupate feminine, în rândul căreia rata de ocupare este, în medie, cu 6 - 7% mai mică decât a celei masculine (în Timiş diferenţa este cu mult mai mare, de 12 - 14%).

Forţa de muncă ocupată a judeţelor din sectorul românesc al Euroregiunii DKMT reprezenta aproximativ 41% din totalul populaţiei active, în rândurile sale bărbăţii cumulând 55,5%. Cele mai mari efective de populaţie ocupată erau în judeţele Timiş şi Arad, în timp ce Hunedoara şi Caraş-Severin aveau cele mai mici efective.

Concomitent, structura forţei de muncă ocupate pe activităţi ale economiei naţionale indica predominarea ocupaţilor în diferite tipuri de servicii (în special în comerţ, transporturi şi turism). Tot la recensământul din 2011, la nivel intraregional, se înregistrau diferenţieri ale structurii ocupaţilor şi anume: activităţi terţiare mai semnificative în judeţele Timiş, Arad şi mai puţin importante în judeţele Caraş-Severin şi mai ales în Hunedoara, cu un profil caracteristic al forţei de muncă ocupate datorat industriilor minieră şi siderurgică. Totuşi şi în aceste două judeţe se observă o tendinţă de orientare a activităţilor economice şi a forţei de muncă ocupate către activităţi de servicii, datorită restructurării şi disponibilizării populaţiei ocupate în industrie (Tab. 33).

La sfârşitul primului deceniu al secolului, 76% din totalul populaţiei ocupate era reprezentat de forţa de muncă salariată, o pondere importantă revenind şi lucrătorilor pe cont propriu. Patronii deţineau numai 8% iar între aceştia, ca şi în cazul celorlaltor categorii socio-profesionale, predominanţi erau bărbaţii. Forţa de muncă salariată a crescut în judeţele sectorului românesc al Euroregiunii DKMT pe parcursul deceniului trecut cu aproximativ 12 000 persoane, creşterile fiind relativ egale în judeţele Arad şi Timiş. Judeţele Hunedoara şi Caraş-Severin au înregistrat scăderi din cauza economiilor dominate de industria minieră şi de cea siderurgică. Cele mai mari efective de salariaţi se aflau în judeţele Timiş şi Hunedoara, iar structura pe activităţi ale economiei naţionale indica ponderi importante ale celor ocupaţi în industria prelucrătoare, în construcţii şi în activităţi din servicii (mai ales în comerţ, turism, transporturi, învăţământ, sănătate, administraţie publică etc.).

Tabelul 33. **Structura pe sectoare de activitate a populaţiei ocupate** (2011)

Judeţul	Sector primar	Sector secundar	Sector terţiar
Hunedoara	17,7	28,9	27,4
Timiş	19,0	27,9	28,2
Arad	19,6	27,1	28,5
Caraş-Severin	30,5	22,7	29,2

Structura salariaţilor după forma de proprietate a unităţilor economice în care sunt angajaţi, pune în evidenţă predominanţa celor din sectorul privat (ponderile cele mai mari sunt în Arad şi Timiş iar cele mai mici în Hunedoara şi Caraş-Severin); o importanţă mare o au şi salariaţii din unităţile publice, în timp ce salariaţii din sectorul integral de stat reprezintă părţi semnificative din total în judeţele Hunedoara şi Caraş-Severin, în timp ce în Timiş şi Arad ponderea acestui tip de proprietate este foarte mică.

Şomajul

Populaţia şomeră, rata generală a şomajului şi rata şomajului feminin au înregistrat o dinamică sinuoasă de-a lungul timpului, fiind vizibilă o tendinţă de scădere pe parcursul deceniului trecut, până în anul 2008. Odată cu declanşarea crizei economico-financiare, valorile acestor indicatori au crescut (populaţia şomeră totală era în 2010 de 51 177 persoane, rata generală a şomajului a atins valori de 9% în Hunedoara şi Caraş-Severin). Odată cu începutul deceniului actual se remarcă însă o tendinţă inversă, de reducere a acestor indicatori, în toate judeţele Euroregiunii.

Oricare ar fi fost valorile şi tendinţele, au existat diferenţe între partea vestică a Euroregiunii şi cea estică; judeţele Timiş, Arad au înregistrat valorile cele mai mici ale intensităţii fenomenului de şomaj, în timp ce Hunedoara şi Caraş Severin s-au evidenţiat prin cele mai mari valori (Fig. 77).

Din cauza dezechilibrelor economice şi sociale cauzate de restructurarea industriei siderurgice, specifică judeţelor Hunedoara şi Caraş-Severin, pe teritoriul acestora au fost declarate la sfârşitul anilor 1990 mai multe zone defavorizate. În limitele acestora, fenomenul de şomaj a avut o intensitate fără precedent în anii de la sfârşitul secolului trecut iar pe parcursul anilor 2000, după aplicarea a numeroase programe de reconstrucţie economico-socială, dezechilibrele s-au diminuat, dar nu a fost vorba de o revigorare reală şi durabilă a fostelor arii cu industrie minieră şi siderurgică. În timpul crizei economico-financiare, rata generală a şomajului a crescut pe parcursul anilor 2009 şi 2010 faţă de anul 2008, cele mai

semnificative creşteri înregistând judeţele Hunedoara şi Caraş-Severin. În prezent, este vizibilă o tendinţă de reducere a ratei şomajului, mai ales în judeţele din vestul Euroregiunii, unde s-au atins valori aproape similare cu cele de dinainte de criza economică (Arad - 3,5% şi Timş - 1,9%); în judeţele Hunedoara şi Caraş-Severin scăderile sunt evidente, dar valorile rămân cele mai ridicate (5,6% în Caraş-Severin şi 6% în Hunedoara).

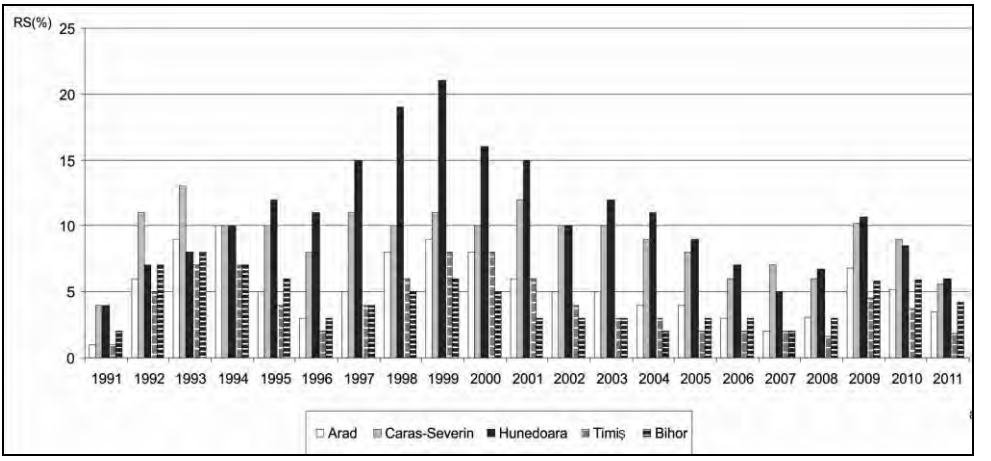


Figura 77. **Dinamica ratei şomajului (%)** (1991 - 2011)

Cei mai mulţi şomeri au fost înregistraţi în judeţul Hunedoara, care avea la jumătatea deceniului trecut şi cea mai ridicată rată a şomajului. Judeţul Timiş se remarca prin valoarea cea mai redusă a ratei generale a şomajului şi prin cele mai reduse efective de şomeri. De asemenea, judeţele de la frontiera vestică a ţării înregistrau şi cele mai reduse valori ale şomajului în rândul femeilor, cu 41 - 43% femei şomere din totalul populaţiei fără loc de muncă.

Şomerii neindemnizaţi reprezentau 50% din totalul efectivelor înregistrate, ceea ce înseamnă că şomajul de lungă durată era semnificativ. Cauza prelungirii perioadei de şomaj a constituit-o nivelul de instruire scăzut, dovadă că 88% dintre şomerii de lungă durată aveau numai studii primare, gimnaziale şi profesionale (judeţul Hunedoara înregistra cei mai mulţi şomeri fără nici un fel de susţinere financiară).

Piaţa muncii are ca trăsătură principală polarizarea caracteristicilor structurale şi cantitative ale forţei de muncă şi ale fenomenului de şomaj, între partea vestică şi cea estică. Aceasta este marcată puternic de evoluţiile contrastante pe care le-au avut judeţele componente: în timp ce judeţele Timiş şi Arad s-au remarcat printr-un grad de ocupare a forţei de muncă mai ridicat, prin cel mai redus şomaj din ţară, printr-o economie dinamică, cu tendinţe reale de terţiarizare, celelalte două judeţe (mai ales Hunedoara) au dezechilibrat piaţa regională. Destabilizarea a rezultat din monospecializarea industrială a unor spaţii geografice, afectate puternic de şomaj după restructurare[97].

Potenţialul de dezvoltare este dat de domeniul cercetare – dezvoltare - inovare, regiunea fiind cunoscută ca una cu tradiţie universitară de peste 80 ani. Se adaugă serviciile şi turismul, acesta din urmă căpătând o importanţă din ce în

[97] Sursa: Planul de amenajare al teritoriului zonal al Regiunii de Vest.

ce mai mare.

Centrele de cercetare sunt concentrate în mare parte în judeţul Timiş (18), urmat de judeţele Hunedoara cu 6 centre, Caraş-Severin cu 4 centre şi Arad cu 2 centre, ariile de cercetare fiind în domeniile: medical, industrie constructoare de maşini, minier, chimie, agricultură.

Potenţialul turistic este dat de condiţiile optime pentru practicarea agroturismului în Munţii Banatului, Munţii Apuseni cât şi în judeţul Hunedoara, (turismul fiind legat aici de prezenţa ruinelor Cetăţii Sarmizegetusa, de ţinuturile istorice ale Pădurenilor şi Momârlanilor etc.)

Alte forme de turism practicate sunt turismul termal-balnear (la Băile Herculane, Moneasa, Lipova, Buziaş, Geoagiu); turismul de afaceri (cu precădere în Timişoara) şi turismul de tranzit întâlnit în culoarele de circulaţie rutieră internaţională Nădlac - Deva şi Timişoara - Băile Herculane. Totodată, poate fi dezvoltat şi turismul urban, ţinând cont de faptul că la nivelul sectorului românesc al Euroregiunii sunt 42 de oraşe cu un bogat patrimoniu arhitectural, muzee, case memoriale etc.

Activităţile economice

Din punct de vedere geografic, Euroregiunea DKMT se află la intersecţia unor vechi drumuri comerciale, cărora în prezent le corespund coridoarele rutiere transeuropene IV (NV - SE) şi VII (Dunărea).

Relieful Euroregiunii este în mare parte reprezentat de suprafeţe plane întinse şi lunci de-a lungul râurilor, ceea ce conferă un potenţial ridicat pentru agricultură. Economia Euroregiunii scoate în evidenţă un dezechilibru în ceea ce priveşte sectorul românesc, unde 30 - 45% din populaţia cu vârstă de lucru este antrenată în sectorul primar şi celelalte două sectoare, unde ponderea populaţiei apte de muncă antrenată în sectorul primar reprezintă doar 10%.

Gradul de ocupare în industrie este de 39% în partea sârbă a Euroregiunii, 31% în subregiunea ungară şi de doar 21% în cele patru judeţe din România. În ceea ce priveşte ponderea serviciilor, pe primul loc se situează sectorul maghiar, cu 44%, urmat de cel sârb cu 42% şi de cel românesc, cu aproximativ 30%.

Căderea regimului comunist a condus la realizarea de noi legături din punct de vedere social, politic şi economic între cele trei sectoare componente ale Euroregiunii. Dezvoltarea economică a părţii româneşti a Euroregiunii DKMT, în relaţie cu ţările Europei de vest a fost îngreunată şi de faptul că, în timpul regimului comunist relaţiile comerciale cu Vestul au fost mult diminuate. Cheia pentru dezvoltarea socioeconomică a Euroregiunii o reprezintă modernizarea infrastructurii astfel încât aceasta să corespundă noilor cerinţe economice. Pentru partea românească a Euroregiunii Dunăre - Criş - Mureş - Tisa, forţa de muncă reprezintă factorul care a contribuit cel mai mult la dezvoltarea socioeconomică a regiunii, aceasta având un grad înalt de specializare şi contribuind în felul acesta la dezvoltarea unui mediu antreprenorial dinamic.

Agricultura în sectorul românesc

Agricultura reprezintă un sector important al economiei în Euroregiunea Dunăre - Criş - Mureş - Tisa (DKMT). Concentrează peste 26,6% din populaţia totală ocupată şi are o pondere de 16% la valoarea adăugată brută regională. Potenţialul agricol ridicat este dat, în primul rând, de caracteristicile reliefului (întinsele suprafeţe de câmpie din jumătatea vestică a Euroregiunii), de condiţiile pedoclimatice favorabile culturii plantelor dar şi de ponderea mare a păşunilor şi

fâneţelor naturale din jumătatea estică, pe baza cărora se poate dezvolta creşterea animalelor.

Structura fondului funciar. Fondul funciar din sectorul românesc Euroregiunii, de circa 3,2 mil. ha, este constituit din terenuri cu destinaţie agricolă (59% din supr. totală), suprafeţe cu vegetaţie forestieră (34,3%), suprafeţe ocupate cu ape şi bălţi (1,4%), drumuri şi căi ferate (1,6%), construcţii (2,0%) şi alte terenuri neproductive (1,5%).

Utilizarea terenurilor. Terenurile agricole deţin aproximativ 59% din suprafaţa totală a Euroregiunii DKMT, ponderea acestora scade treptat de la vest la est. Din suprafaţa terenurilor agricole, terenurile arabile deţin 57,6%, păşunile şi fâneţele naturale 40,6%, viile 0,5%, iar livezile 1,5% (Fig. 78).

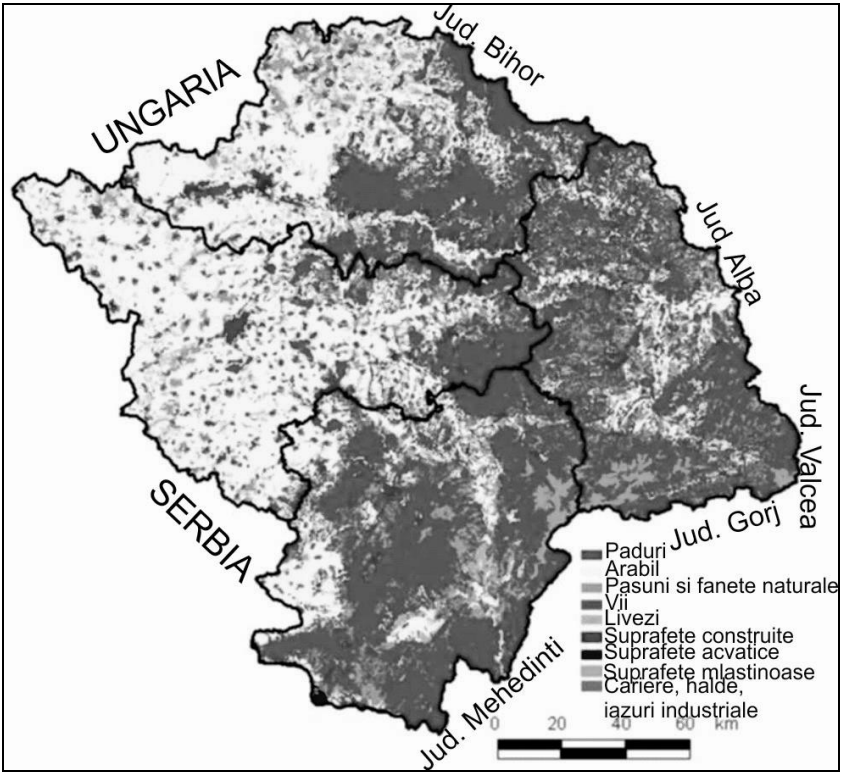


Figura 78. **Utilizarea terenurilor.**
(prelucrare după Corine Land Cover, 2006).

Diferenţierea în teritoriu a principalelor categorii de folosinţă a terenului agricol (arabil, păşuni şi fâneţe naturale, vii şi livezi) este dată de caracteristicile cadrului natural. Cea mai mare parte a terenului arabil este situată în regiunile de câmpie din jumătatea vestică a Euroregiunii, unde deţine peste 80% din suprafaţa totală a judeţului Timiş şi peste 66% din suprafaţa judeţului Arad, ponderea sa scade treptat către est, în zona colinară şi în zona montană fiind înlocuit de păşuni şi fâneţe naturale şi de terenurile acoperite cu vegetaţie forestieră. Terenurile viticole şi pomicole ocupă suprafeţe importante în regiunile colinare (cele mai întinse suprafeţe acoperite cu vii se găsesc în partea de nord-est a Euroregiunii DKMT, pe teritoriul judeţului Arad).

Ca efect a aplicării Legii fondului funciar 18/1991, completată şi modificată prin reglementările ulterioare (legile 169/1997, 1/2000 şi 247/2005), peste 96% din terenurile agricole se află în proprietate privată (Fig. 79). Pe lângă schimbarea formei de proprietate asupra terenurilor, aplicarea acestor legi funciare a condus şi la o fărâmiţare excesivă a terenurilor agricole. În urma procesului de privatizare în agricultură a rezultat un număr foarte mare de exploataţii agricole individuale cu suprafeţe medii agricole utilizate în marea majoritate sub 2 ha., astfel că la nivelul sectorului românesc al Euroregiunii DKMT există peste 340 000 exploataţii agricole (2010).

În cadrul exploataţiilor agricole individuale predomină exploataţiile foarte mici şi mici cu o suprafaţă sub 5 ha (peste 80% din total). Ponderea exploataţiilor sub 5 ha este totuşi mai mică decât în cazul altor regiuni, unde acestea deţin peste 95% din totalul exploataţiilor individuale. Aceste exploataţii practică o agricultură de subsistenţă, produsele fiind destinate în mare parte consumului propriu.

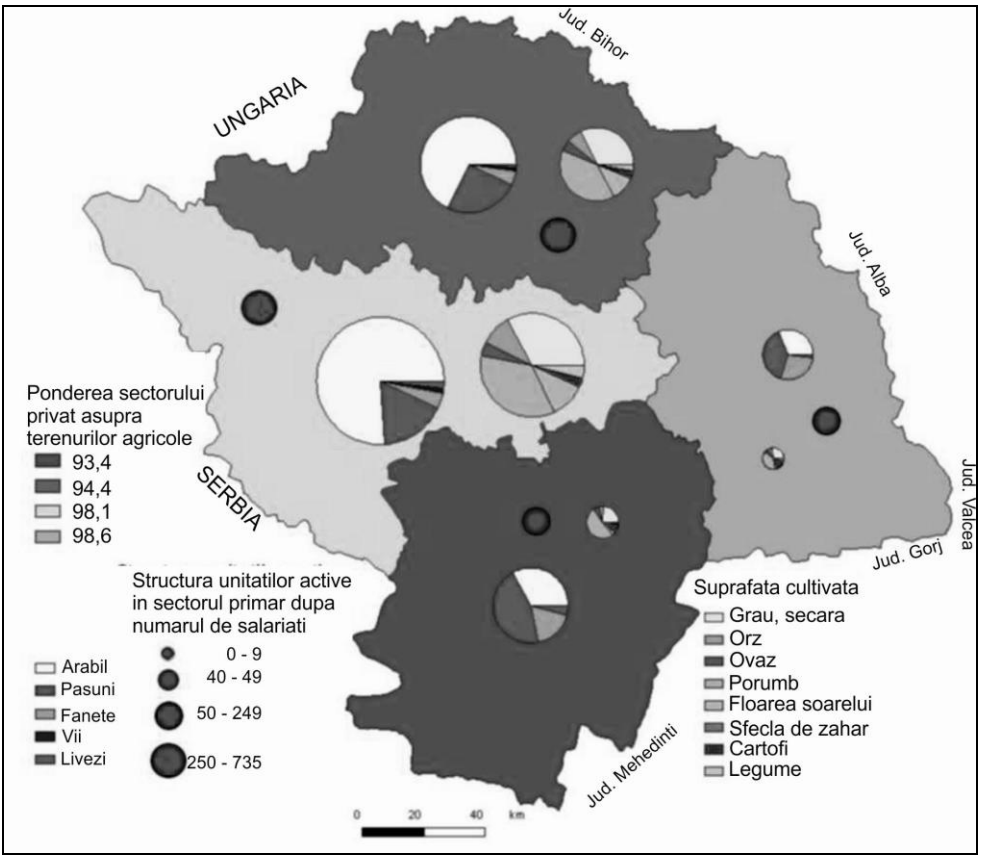


Figura 79. **Structura terenurilor agricole, a suprafeţelor cultivate cu principalele culturi şi ponderea sectorului privat** (2011).

Diferenţierea în teritoriu a principalelor categorii de folosinţă a terenului agricol (arabil, păşuni şi fâneţe naturale, vii şi livezi) este dată de caracteristicile cadrului natural. Cea mai mare parte a terenului arabil este în Câmpia de Vest, unde deţine peste 80% din suprafaţa totală a judeţului Timiş şi peste 66% din

suprafaţa judeţului Arad, ponderea sa scade treptat către est, în zona colinară şi în zona montană, fiind înlocuit de păşuni şi fâneţe naturale şi de terenurile acoperite cu vegetaţie forestieră. Terenurile viticole şi pomicole ocupă suprafeţe importante în regiunile colinare (cele mai întinse suprafeţe acoperite cu vii se găsesc în partea de nord-est al sectorului românesc al DKMT, pe teritoriul judeţului Arad) (Fig. 80).

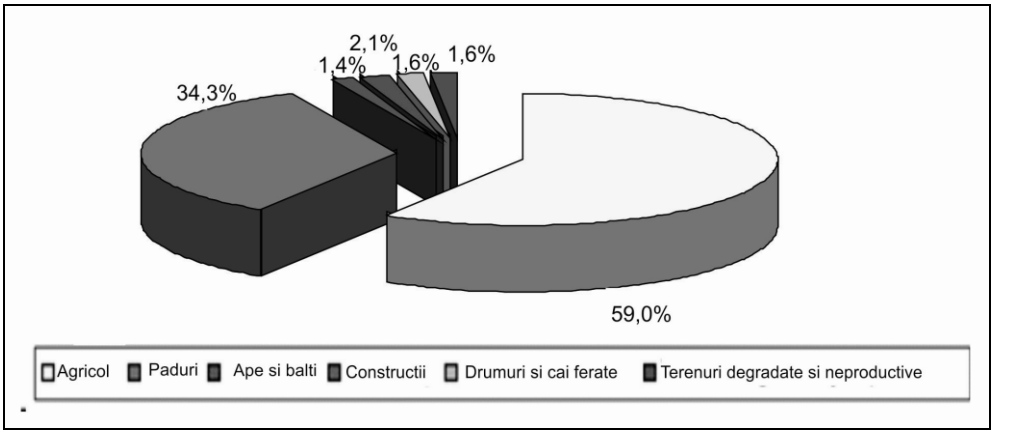


Figura 80. **Suprafaţa cultivată cu principalele culturi** (2011).

Producţia vegetală deţine cea mai mare pondere în cadrul producţiei agricole totale. Din întreaga producţie agricolă, circa 65% este vegetală, iar 35% animală; peste 90% se realizează în sectorul privat.

Producţia medie de cereale la hectar este net superioară mediei la nivel naţional. O producţie peste media pe ţară este şi la leguminoase şi la plantele textile. În general, judeţele sectorului românesc al DKMT (mai ales Timiş şi Arad) se remarcă prin producţii medii la hectar superioare mediei naţionale, ceea ce denotă o productivitate ridicată a terenurilor agricole.

Viticultura reprezintă o ocupaţie tradiţională pe teritoriul judeţelor Arad (Covăsânţ, Ghioroc, Miniş, Păuliş, Radna etc.), Timiş (Recaş, Jamu Mare, Silagiu, Teremia) şi, în mai mică măsură, Caraş-Severin (Tirol şi Moldova Nouă), suprafaţa totală a viilor pe rod fiind, în 2010, de 5 733 ha., 99,8% în proprietate privată.

Cea mai mare parte din producţia de fructe, de circa 160 000 tone anual, o reprezintă cea de prune (49,9% din total), urmată de mere (34,2%) şi de cireşe şi vişine (5,7%), peste 90% realizându-se în sectorul privat.

Gradul de mecanizare al lucrărilor agricole este mai ridicat faţă de alte regiuni ale României, însă insuficient pentru practicarea unei agriculturi competitive. Sectorul privat continuă să fie slab echipat cu mijloace mecanizate, în plus, marea majoritate a celor existente au un pronunţat grad de uzură fizică şi morală. Terenurile agricole sunt considerate a fi de calitate superioară remarcându-se un interes ridicat al investitorilor din UE care doresc să cultive produse agricole bio şi ecologice, destinate exportului.

Activitatea de prelucrare a produselor agricole a cunoscut o dezvoltare mai mare în sectorul românesc al DKMT, aproximativ un sfert din numărul comunelor şi-au dezvoltat cel puţin o activitate de prelucrare a produselor agricole. Teritorial s-au identificat câteva zone compacte cu unităţi de prelucrare a produselor agricole, care se concentrează aproape în totalitate în judeţul Timiş. Insular, prelucrarea produselor agricole este prezentă şi în celelalte judeţe.

Sectorul românesc al Euroregiunii Dunăre - Criş - Mureş - Tisa deţine un potenţial agricol ridicat şi cu toate acestea în limitele sale se practică o agricultură de subzistenţă. Lipsa asocierii şi slaba dotare tehnologică, numărul mare de fermieri vârstici, nu permit practicarea unei agriculturi eficiente şi competitive. Productivitatea scăzută din agricultură (cifră de afaceri scăzută raportată la numărul de persoane angajate în acest sector) este cauzată de fărâmiţarea terenurilor, irigări necorespunzătoare, unităţi de producţie mici.

Activităţile industriale şi construcţiile

Economia sectorului românesc al Euroregiunii Dunăre - Criş - Mureş - Tisa se caracterizată printr-o repartiţie echilibrată a sectoarelor economice. Sectorul secundar se află în continuare în proces de restructurare şi privatizare. Cu toate că în majoritatea sectoarelor economice producţia a scăzut, se remarcă şi unele ramuri în curs de revitalizare (electrotehnică, mijloace de transport feroviar, industria alimentară). Judeţul Hunedoara se caracterizează prin prezenţa unor zone monoindustriale, metalurgice şi miniere, nerestructurate, care pot reprezenta un dezavantaj prin consecinţele sociale datorate declinului lor.

Datorită uzurii fizice şi morale ale maşinilor şi utilajelor, tehnologiilor învechite, lipsei de iniţiativă, industria este afectată de o insuficientă orientare către piaţă, de competitivitatea scăzută a produselor.

Evoluţia produsului intern brut a avut o dinamică ascendentă, peste media naţională până în 2005, după care a urmat un declin pe fondul crizei economice globale. Euroregiunea Dunăre - Criş - Mureş - Tisa se caracterizează printr-un mediu de afaceri atractiv şi dinamic şi un printr-un spirit antreprenorial bine dezvoltat, determinând şi rezultate economice superioare.

În anul 2008, în sectorul românesc al Euroregiunii îşi desfăşurau activitatea 7 061 firme în industrie, reprezentând 9,9% din totalul întreprinderilor industriale din România, lucru explicabil prin numărul redus de judeţe componente. În privinţa distribuţiei întreprinderilor industriale pe clase de mărime, predominante sunt microîntreprinderile, ce deţin o pondere de 88,1% din totalul agenţilor din industrie. Întreprinderile mici reprezintă 9,4% din numărul firmelor industriale, întreprinderile mijlocii 2,1%, iar cele mari 0,4%.

Se remarcă faptul că două treimi din întreprinderile industriale ale regiunii îşi desfăşoară activitatea în judeţele Timiş şi Arad gravitând în special în jurul polilor de creştere economică Timişoara şi Arad, unde se concentrează cea mai mare pondere din activitatea economică din regiune. În judeţul Hunedoara sunt cele mai multe întreprinderi din industria extractivă şi energetică din regiune, în timp ce judeţul Timiş este lider în privinţa numărului de întreprinderi în sectorul industriei prelucrătoare (Fig. 81).

La nivel judeţean, în Timiş industria este diversificată, complexă şi mai dezvoltată faţă de media la nivel naţional datorită tradiţiei, localizării în vestul ţării şi gradului ridicat de calificare al forţei de muncă. Se remarcă o prezenţă numeroasă atât a investitorilor români, cât şi celor străini. Industria prelucrătoare deţine cea mai mare pondere din producţia industrială (70%), principalele ramuri fiind industriile alimentară, chimică, textilă, siderurgia şi industria lemnului.

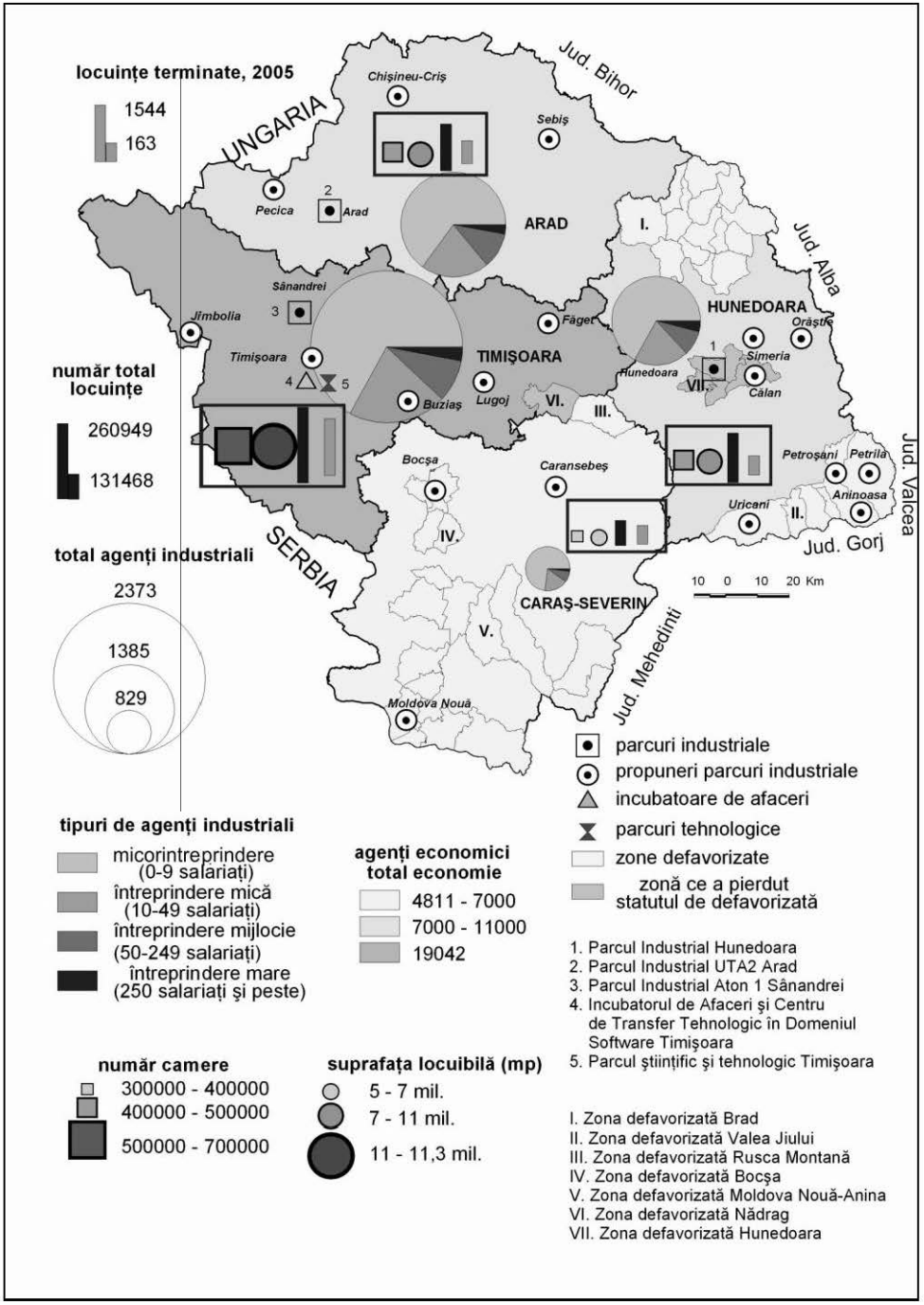


Figura 81. **Activităţile industriale şi construcţiile** (2011).

Industria judeţului Hunedoara se evidenţiază prin diversitate, ramurile reprezentative fiind industria extractivă (bazinele carbonifere Valea Jiului şi Brad), siderurgia (în Hunedoara - *SC Mittal Steel SA* şi Călan - *Cilindrul SA*), textilă

(prezentă în majoritatea oraşelor din judeţ), alimentară şi de prelucrare a lemnului. Bazinul carbonifer Valea Jiului ocupă un loc important în privinţa resurselor miniere, oraşele, majoritatea cu profil monoindustrial, bazându-se pe ramurile industriei extractive. Prezenţa unor importante resurse carbonifere se datorează structurii geologice complexe şi predominării reliefului montan. Zona dispune de mari resurse de cărbune (huilă) localizate în perimetrul unor oraşe precum Petroşani, Lupeni, Uricani, Petrila, Vulcan, Aninoasa, dar şi în unele localităţi rurale (Lonea, Paroşeni, Livezeni, Bărbăteni etc.).

Judeţul Caraş-Severin se caracterizează printr-o structură asemănătoare judeţului Hunedoara, ramurile industriale fiind dominante de minerit (zonele miniere Moldova Nouă, Anina şi Rusca Montană - infrastructura minieră fiind în mare parte distrusă sau aflată în conservare), siderurgie (Reşiţa - *TMK* şi Oţelu Roşu - *Gavazzi Steel*) şi construcţii de maşini (Reşiţa, Bocşa).

Judeţul Arad este mult mai evident dominat de industria prelucrătoare, fapt evidenţiat de ponderea de 85% deţinută de aceasta în totalul producţiei industriale. Ramurile industriale reprezentative sunt industria construcţiilor de maşini (vagoane de cale ferată şi material rulant – *Astra Vagoane Trinty Rail Group*; componente şi accesorii auto – *Leoni Wiring*, *Takata-Petri Romania*, *Bos Automotive*, microbuze şi autobuze – *Astra Bus*, strunguri, maşini unelte - *Aris*, contoare – *Contor Zenner*, *Victoria*, maşini agricole), industria textilă (confecţii – *Moda*, *Teba*, *Manitoba* îmbrăcăminte şi tricotaje, pielărie şi încălţăminte) şi industria lemnului (mobilă şi accesorii pentru mobilă – *Imar*, *Mga*, *Cotta International*).

Din totalul cifrei de afaceri realizată la nivelul Euroregiunii, cea mai mare pondere s-a realizat în comerţ şi industria prelucrătoare. Deşi microîntreprinderile sunt cele mai numeroase, cea mai ridicată cifră de afaceri este obţinută de întreprinderile industriale mari, ce realizează 55,9% din totalul cifrei de afaceri din industrie. Întreprinderile mijlocii şi mici realizează 26,6%, respectiv 12,6% din cifra de afaceri obţinută de firmele active în industrie, în timp ce microîntreprinderile contribuie cu un procent de doar 4,9% (Fig. 82).

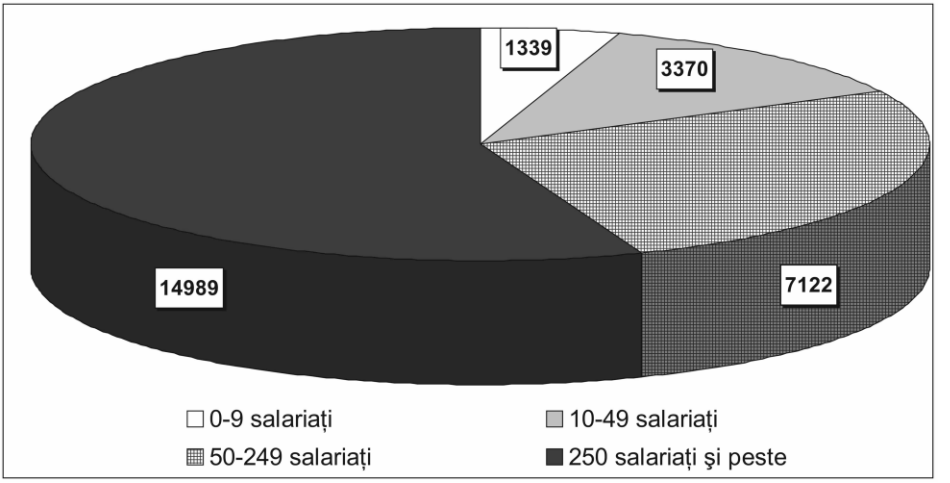


Figura 82. **Cifra de afaceri a agenţilor industriali pe clase de mărime** (2011).

Structura cifrei de afaceri pe cele trei sectoare industriale arată predominanţa industriei prelucrătoare (87,6%), urmată de industria energetică

(8,4%) şi de cea extractivă (4,0%). Investiţiile realizate, în funcţie de clasele de mărime ale agenţilor ce activează în sectorul industrial, arată predominanţa întreprinderilor mari în care au fost efectuate 53,2% din investiţiile totale (Fig. 83).

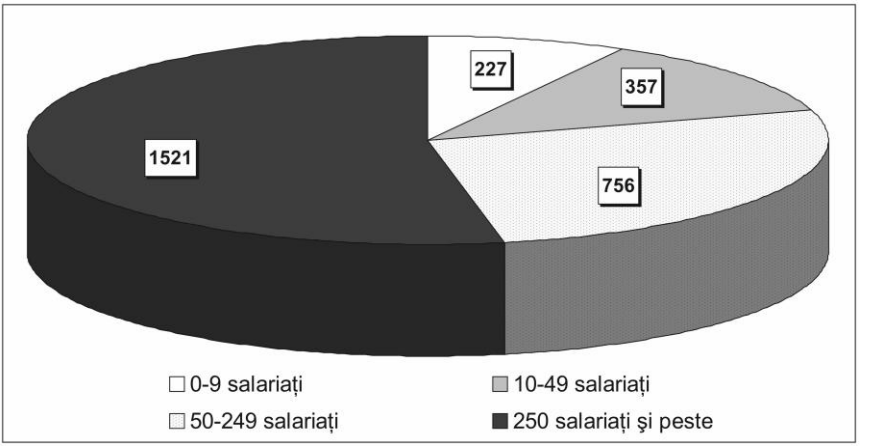


Figura 83. **Investiţiile agenţilor industriali pe clase de mărime** (2011).

Industria prelucrătoare a fost cea care a absorbit cea mai mare pondere a investiţiilor – 74,1%, datorită specificului Euroregiunii, urmată fiind de sectorul energetic 15,6% şi de cel minier – 10,3%.

În Euroregiunea DKMT sunt trei parcuri industriale, dintre care unul operaţional situat în judeţul Hunedoara (municipiul Hunedoara) şi două în sistem greenfield: în judeţul Timiş (localitatea Sânandrei) şi Arad (municipiul Arad) (Tab. 34).

Tabelul 34. **Parcurile industriale din sectorul românesc al Euroregiunii DKMT**

Nume	Localizare	Titlul de parc	Suprafaţa	Situaţia actuală
Parcul industrial Hunedoara	Hunedoara	Ordin MAI nr. 90/2003	19,32 ha	Operaţional
Parcul Industrial Aton1 Sânandrei	Sânandrei	Ordin MAI nr. 214/2007	42,9 ha	Greenfield
Parcul Industrial UTA2 Arad	Arad	Ordin MAI nr. 324/2007	14,58 ha	Greenfield

Sursa: Ministerul Administraţiei şi Internelor, Direcţia pentru Zone asistate şi ajutor de stat.

Portofoliul Euroregiunii prevede înfiinţarea şi dezvoltarea unor noi parcuri industriale la Chişineu-Criş, Pecica şi Sebiş (în jud. Arad); Timişoara, Buziaş, Lugoj, Făget şi Jimbolia (în jud. Timiş); Călan, Simeria, Orăştie, Petrila, Petroşani, Aninoasa şi Uricani (în jud. Hunedoara); Bocşa, Caransebeş şi Moldova Nouă (în jud. Caraş-Severin). Singurul parc ştiinţific şi tehnologic autorizat din sectorul românesc al Euroregiunii este cel din municipiul Timişoara.

Un rol important ar trebui să fie jucat de incubatoarele de afaceri; în sectorul românesc al Euroregiunii funcţionează Incubatorul de afaceri şi Centrul de transfer tehnologic în domeniul software din Timişoara. Acesta beneficiază de fonduri publice furnizate de autorităţile publice locale şi de Universitatea Politehnică Timişoara.

Peste jumătate din numărul total al societăţilor comerciale cu certificat de investitor îşi desfăşoară activitatea principală în una din ramurile industriei

prelucrătoare, în timp ce industria extractivă nu a atras investitori, nici chiar în zonele cu specific minier.

În cadrul Euroregiunii Dunăre - Criş - Mureş - Tisa (partea românească, care corespunde Regiunii de dezvoltare Vest) se disting două subregiuni, caracterizate prin probleme distincte şi grad diferit de dezvoltare: una ce cuprinde judeţele Caraş-Severin şi Hunedoara, la care se adaugă localitatea Nădrag din judeţul Timiş şi alta ce cuprinde judeţele Arad şi Timiş.

Prima subregiune este caracterizată prin ramuri ale industriei extractive dezvoltate de timpuriu, încă din sec. al XVIII-lea, precum şi de ramuri ale industriei metalurgice, siderurgice şi ale industriei constructoare de maşini. După anii 1990, acestă subregiune a intrat într-un puternic declin economic ca urmare a procesului de restructurare, proces care a durat destul de mult şi care a dus în timp la creşterea numărului de şomeri şi a ratei somajului. Pe de altă parte, reducerea numărului de angajaţi din sectorul minier al bazinului carbonifer al Văii Jiului (Aninoasa, Uricani, Petroşani, Petrila, Lupeni, Vulcan) a determinat un număr mare de şomeri şi anumite probleme sociale care cu greu pot fi remediate, cu toate că au fost implementate în acest sens anumite programe de reabilitare.

Cea de-a doua subregiune se caracterizează printr-o economie diversificată, fiind căutată de investitorii străini. În această subregiune s-au creat numeroase locuri de muncă, unele cu grad înalt de specializare, totodată dezvoltându-se foarte bine şi sectorul cercetării. În ultimii ani şi aici au apărut probleme, ca urmare a emigraţiei populaţiei germane şi a exodului forţei de muncă.

Pentru zonele miniere dezafectate sunt necesare lucrări de infrastructură pentru reintroducerea acestora în circuitul economic şi protejarea ecologică a aşezărilor afectate de reziduurile miniere (uraniu, metale rare şi colorate).

Construcţiile au fost unicul sector în care serviciile de proiectare nu numai că s-au menţinut, dar s-au şi dezvoltat prin apariţia de firme mici în domeniu.

In privinţa structurii agenţilor din domeniul construcţiilor pe clase de mărime, în domeniul construcţiilor, cei mai mulţi agenţi funcţionează în cadrul categoriei 0 - 9 salariaţi. Unităţile mari înregistrează cel mai mic număr – 19, reprezentând doar 0,4% din numărul total de agenţi.

Cea mai mare valoare a cifrei de afaceri este asigurată de întreprinderile mijlocii (2 652 mil. lei). Cu valori aproximativ egale se situează întreprinderile mici (1 807 mil. lei) şi cele mari (2 276 mil. lei). Cea mai mică valoare se înregistrează în cazul microîntreprinderilor (1 170 mil. lei).

Valoarea cea mai mare a investiţiilor realizate, se înregistrează în cazul întreprinderilor cu salariaţi cuprinşi între 50 şi 249 (413 mil. lei) şi a celor cu salariaţi între 0 şi 9 pers. (401 mil. lei). În microîntreprinderi, investiţiile efectuate s-au cifrat în 2008 la suma de 64 mil. lei.

Fondul de locuinţe în judeţele din sectorul românesc al Euroregiunii DKMT a avut o evoluţie ascendentă, cel mai mare număr fiind în judeţul Timiş (272 129 locuinţe – în 2011) datorită nivelului economic mai ridicat. De asemenea, judeţele Hunedoara şi Arad dispun de fonduri de locuinţe bine reprezentate, în primul caz datorită numărului mare de construcţii realizate în perioada comunistă pentru persoanele venite din alte părţi ale ţării, în cel de-al doilea caz datorită nivelului de viaţă mai ridicat. De menţionat că la nivel regional, 96,3% din locuinţe sunt proprietate privată şi doar 3,7% aparţin proprietăţii publice. În mediul urban, este prezent cel mai mare număr de locuinţe (501 981) reprezentând 63,4% din fondul locativ al sectorului românesc aferent Euroregiunii. În privinţa numărului de

locuinţe terminate în anul 2011, la nivel judeţean, se observă că judeţul Timiş se detaşează net cu 2 210 locuinţe finalizate (65,4% din total regiune).

Activităţile de servicii

Sectorul terţiar reprezintă cel mai cuprinzător domeniu de activitate al unităţilor locale active în sectorul românesc al Euroregiunii DKMT, ponderea acestora ridicându-se la valori de peste 73% în toate judeţele. Cele mai multe unităţi active în sectorul serviciilor sunt în judeţul Timiş, urmat de Arad, la polul opus situându-se Caraş-Severin.

Comerţul reprezintă tipul de activitate cel mai răspândit între unităţile din sectorul terţiar, dominând în structura acestora prin ponderi de peste 50% în fiecare dintre judeţele româneşti ale DKMT (Fig. 84).

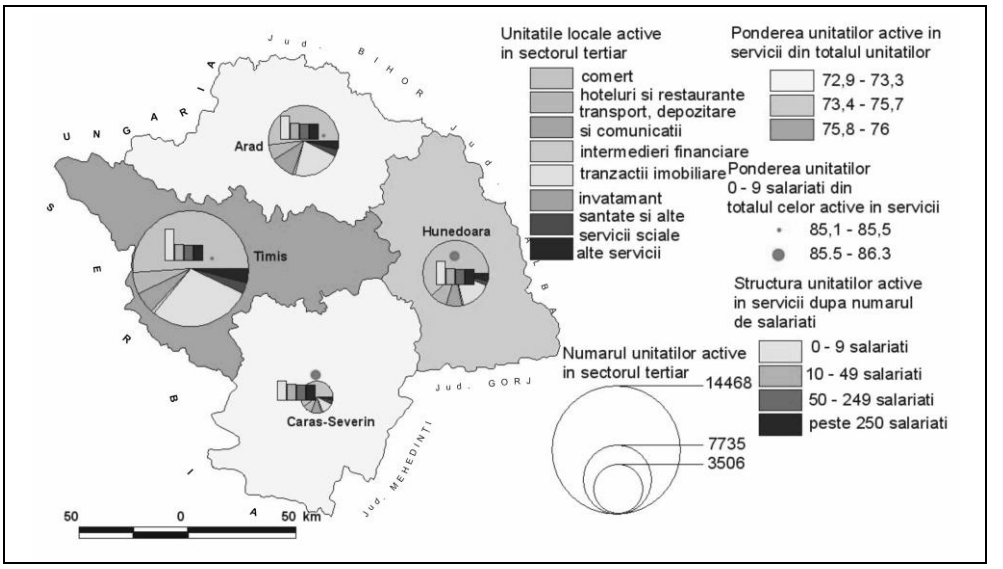


Figura 84. **Activităţile economice din sectorul terţiar** (2011).

Tranzacţiile imobiliare s-au dezvoltat mult, valorificând potenţialul de poziţie şi terenuri pretabile pentru practicarea unei agriculturi performante. Acest tip de activitate terţiară este foarte dezvoltat în judeţele din imediata vecinătate a frontierei vestice a României şi mai puţin în Hunedoara şi Caraş-Severin. De asemenea, activităţile de transport şi depozitare sunt relaţionate tot cu poziţia geografică a judeţelor Timiş şi Arad, în cadrul acestora fiind mult mai bine reprezentate comparativ cu celelalte două judeţe.

Este important de subliniat faptul că majoritatea covârşitoare (85%) dintre unităţile active în servicii fac parte din categoria întreprinderilor foarte mici, cu un număr de angajaţi sub 10 persoane.

Transporturile

Prin poziţia pe care o are, la intersecţia unor axe de comunicaţii nord - sud şi est-vest, Euroregiunea Dunăre - Criş - Mureş - Tisa dispune de o reţea de căi de comunicaţie bine reprezentată.

În sectorul românesc, sunt trei linii internaţionale de cale ferată:

- Bucureşti – Craiova – Timişoara – Jimbolia;
- Timişoara – Stamora-Moraviţa;

- Bucureşti – Braşov – Sibiu – Deva – Arad – Curtici.

Concomitent, există câteva noduri importante de cale ferată: Timişoara, Arad, Simeria, Lugoj şi Caransebeş, prin care se realizează legătura României cu Europa Centrală şi de Vest.

Densitatea reţelei de cale ferată, de 59,1 km/1 000 km^2 este superioară mediei pe ţară (45,2 km/1 000 km^2), dar există diferenţe semnificative la nivel sub-regional. Astfel, cea mai densă reţea este în judeţul Timiş (91,4 km/1 000 km^2), în contrast cu zone întinse izolate din punct de vedere al transportului feroviar, de exemplu zona montană a judeţelor Hunedoara şi Caraş-Severin (40,9 respectiv 40,0 km/1 000 km^2).

Poziţia favorabilă a Euroregiunii îi asigură o reţea bine reprezentată de drumuri publice. Sectorul românesc al Euroregiunii este traversat de cinci drumuri europene:

- E68 – dinspre Ungaria şi face legătura prin Arad - Deva cu centrul ţării;
- E70 – dinspre Serbia şi face legătura prin Timişoara, cu capitala şi sudul ţării;
- E79 – dinspre Ungaria pe la Oradea şi face legătura cu sudul ţării prin defileul Jiului;
- E671 – Oradea - Arad - Timişoara;
- E673 – face legătura între estul ţării şi Banat.

Repartiţia căilor rutiere este determinată de formele de relief, densitatea maximă întâlnindu-se în zonele de culoar, iar cea minimă în zona montană.

Densitatea medie a drumurilor este de 32,1 km/100 km^2 şi din acest punct de vedere doar judeţul Hunedoara cu 45,4 km/100 km^2, ce depăşeşte media pe ţară (34,3 km/100 km^2). În ceea ce priveşte ponderea drumurilor publice modernizate în totalul drumurilor publice, ponderi peste media pe ţară (27,9 %) are doar judeţul Caraş-Severin (44,2%).

In sectorul românesc sunt trei aeroporturi mari la Timişoara, Arad şi Caransebeş, care efectuează atât curse interne cât şi internaţionale.

Partea românească a Euroregiunii DKMT are o reţea de căi ferate de 1 894 km, ceea ce reprezintă 17,6% din totalul naţional. Reţeaua de căi rutiere este bine dezvoltată şi repartizată uniform în teritoriu, având o lungime totală de 10 288 km (aproximativ 13% din totalul naţional), dintre care 1 892 km sunt drumuri naţionale, iar 8 396 km drumuri judeţene şi comunale (Tab. 35).

Tabelul 35. **Drumurile publice la nivel de regiune şi judeţ** (2010).

Regiune / judeţ	Drumuri publice (km)	Moderni-zate	Drumuri naţionale	Moderni-zate	Drumuri judeţene	Moderni-zate	Densitate drumuri / 100 km^2
Euroregiunea DKMT – sect. românesc	10 288	2 941	1 892	1 821	8 396	1 120	32,1
Arad	2 241	586	405	393	1 836	193	28,9
Caraş-Severin	1 944	860	560	541	1 384	319	22,8
Hunedoara	3 192	753	383	361	2 809	392	45,2
Timiş	2 911	742	544	526	2 367	216	33,5

Sursa : INSSE

Infrastructura rutieră din preajma punctelor de frontieră este doar în parte modernizată, necesitând lucrări de îmbunătăţire. Existenţa unor drumuri judeţene nemodernizate îngreunează accesul dintre centrele judeţene Reşiţa - Deva,

Timişoara - Reşiţa şi Timişoara - Deva. Lipsa autostrăzilor, intensificarea traficului pe drumuri neadecvate transporturilor inter-regionale şi internaţionale, capacitatea portantă scăzută a structurii drumurilor existente, marcarea şi iluminarea de slabă calitate, precum şi procentul ridicat de drumuri judeţene nemodernizate conduc la restrângerea posibilităţilor şi a capacităţii de trafic.

O importanţă distinctă o are Aeroportul Internaţional „Traian Vuia" din Timişoara, cea mai importantă poartă aeriană din vestul României. Aeroportul din Arad este planificat să se extindă şi să preia traficul internaţional de marfă din regiune. Aeroportul din Caransebeş, destinat iniţial curselor interne, este în prezent privatizat, în viitor putând fi utilizat şi pentru traficul extern de călători. La acestea se adaugă un mic aerodrom la Deva, destinat aviaţiei sportive.

În prezent există o concurenţă între aeroporturile din Novi Sad, Szeged şi Timişoara, cel din urmă rămânând principalul aeroport la nivelul întregii Euroregiuni datorită mărimii, poziţiei şi implicit a hinterlandului pe care îl acoperă. Pe viitor este necesar ca cele trei aeroporturi să fie specializate în transport de marfă, aeroport de transfer, aeroport pentru aterizări de urgenţă şi oferte regionale.

Pentru o bună conectivitate cu coridoarele europene de transport este necesară extinderea echilibrată a reţelei de autostrăzi la nivelul întregii Euroregiuni, precum şi a celorlaltor şosele, al căror trafic este aglomerat şi nu pot face faţă numărului mare de autoturisme. O atenţie trebuie acordată şi transportului interurban din mediul rural, unde sunt necesare lucrări de lărgire sau de construire de drumuri suplimentare, precum şi de reparaţii ale şoselelor cu material care să asigure rezistenţa pe timp de iarnă.

Pentru impulsionarea cooperării economice transfrontaliere este necesar ca toate trecerile peste graniţă să fie accesibile pentru transportul greu şi transportul de mărfuri, pentru localităţile din jurul punctelor de trecere fiind necesare construirea de şosele ocolitoare.

În privinţa transporturilor feroviare se impune revigorarea vechii căi ferate principale care face legătura între Paris – Budapesta – Szeged – Timişoara – Bucureşti - Istanbul. Prin aceasta ar putea fi reintrodusă în circuit şi legătura dintre Marea Neagră şi Marea Adriatică, pe ruta Trieste/Rijeka – Zagreb – Pecs – Sombor – Subotica – Kikinda – Jimbolia – Timişoara – Bucureşti – Constanţa – Istanbul.

Regiunea dispune de o reţea densă de căi ferate construită înaintea Primului Razboi Mondial care necesită lucrări de reparaţii şi moderinzare pentru a putea fi utilizată eficient şi la capacitate maximă. De altfel, recomandările Uniunii Europene prevăd încurajarea transportului feroviar, acestuia acordându-i-se aceeaşi importanţă ca şi celui rutier, transportul pe calea ferată fiind, din punct de vedere al costurilor şi al timpului, mult mai ieftin şi mai avantajos decât cel rutier.

Transportul pe apă s-ar putea realiza prin sistemul Tisa - Bega, prin intermediul Dunării, acest sistem putând fi racordat la sistemul paneuropean de căi navigabile.

Sistemul de telecomunicaţii

Telecomunicaţiile au o bună repartiţie în teritoriu, însă există şi areale (din judeţele Hunedoara şi Caraş-Severin) în care reţeaua de telefonie nu deserveşte întreaga suprafaţă. Motivarea dezvoltării explozive o constituie apariţia telecomunicaţiilor moderne de tip telefonie mobilă şi internet. Extinderea şi modernizarea centralelor telefonice din ultimii ani a dus la creşterea numărului de abonaţi în regiune. Prin contrast, reţeaua de telecomunicaţii din zonele rurale şi din

zonele greu accesibile este deficitară, conducând la influenţe negative asupra activităţilor economice.

Turismul

Turismul este mai puţin dezvoltat decât în alte regiuni ale ţării datorită densităţii mai reduse a populaţiei, a infrastructurii de acces necorespunzătoare şi insuficient dezvoltată către obiectivele şi locaţiile turistice, emigrării populaţiei tradiţional interesată de a practica turismul şi a produselor turistice necompetitive.

Euroregiunea se caracterizează printr-un potenţial turistic bogat, atât natural cât şi antropic: zone montane şi depresionare, izvoare cu ape minerale, fond cinegetic şi piscicol, elemente de arhitectură, artă populară şi folclor.

Peisajul montan este caracteristic munţilor Retezat, Parâng, Şureanu, Ţarcu, Godeanu, Vâlcan, Zarand, Metaliferi, Poiana Ruscă, Almăj, Anina etc. Un rol important este jucat de peisajele carstice – parcurile naturale Grădiştea Muncelului, Cioclovina; cheile Caraşului şi Nerei, peşteri, cursuri de apă, lacurile glaciare din Parcul naţional Retezat, lacurile de acumulare, defileele râurilor Mureş, Jiu, Cerna, Crişul Alb, Timiş, Caraş, Nera.

Obiectivele turistice de importanţă istorică sunt reprezentate prin Complexul dacic din Munţii Orăştie, colonia Ulpia Traiana Sarmizegetusa, cetăţile medievale Arad, Timişoara, Deva, Şoimuş etc., castele medievale (Huniazilor, Macea, Curtici, Sofronea, Mănăştur, Şiria, Pâncota, Conop, Săvârşin, Birchiş, Mintia, Sântămăria Orlea, Banloc etc.), mănăstirile şi bisericile din piatră şi lemn cu o vechime impresionantă (Fig. 85).

Educaţia şi sănătatea

Serviciile din domeniul educaţiei sunt oferite prin intermediul unei infrastructuri specifice, care se caracterizează prin diferenţieri interjudeţene clare. Disparităţile dintre judeţele din partea vestică a sectorului românesc al Euroregiunii DKMT şi cele situate în estul acesteia evidenţiate la nivelul economiei, al forţei de muncă, şomajului sunt observabile şi în cazul infrastructurii pentru serviciile educaţionale, aproape 70% din totalul unităţilor de învăţământ de toate gradele ale sectorului românesc al DKMT fiind concentrate în judeţele Timiş şi Arad.

Serviciile din domeniul sănătăţii sunt prestate într-un sistem care funcţionează cu multe dificultăţi şi cu o serie de disfuncţionalităţi, rezultate şi din caracteristicile infrastructurii sanitare. Aceasta este slab dezvoltată, necesitând reabilitare, modernizare şi înlocuirea echipamentelor neperformante şi uzate moral. Judeţul Timiş ocupă primul loc în cadrul regiunii şi unul dintre primele din ţară şi în ceea ce priveşte infrastructura de sănătate şi serviciile specifice oferite populaţiei, în acest judeţ funcţionând circa 41% din totalul unităţilor sanitare din sectorul românesc al Euroregiunii DKMT.

Infrastructura tehnico-edilitară

Populaţia beneficiază de serviciile tehnico-utilitare prin intermediul unei infrastructuri specifice, reprezentată prin reţeaua de distribuţie a apei potabile, reţeaua de canalizare, conductele de distribuţie a gazelor naturale, centralele şi punctele de distribuţie a energiei termice etc.

Lungimea reţelei de distribuţie a apei potabile a fost în anul 2011 de 7 729 km, dintre care 37,8% se regăsea pe teritoriul judeţului Timiş şi 29,5% în judeţul Arad (Fig. 86).

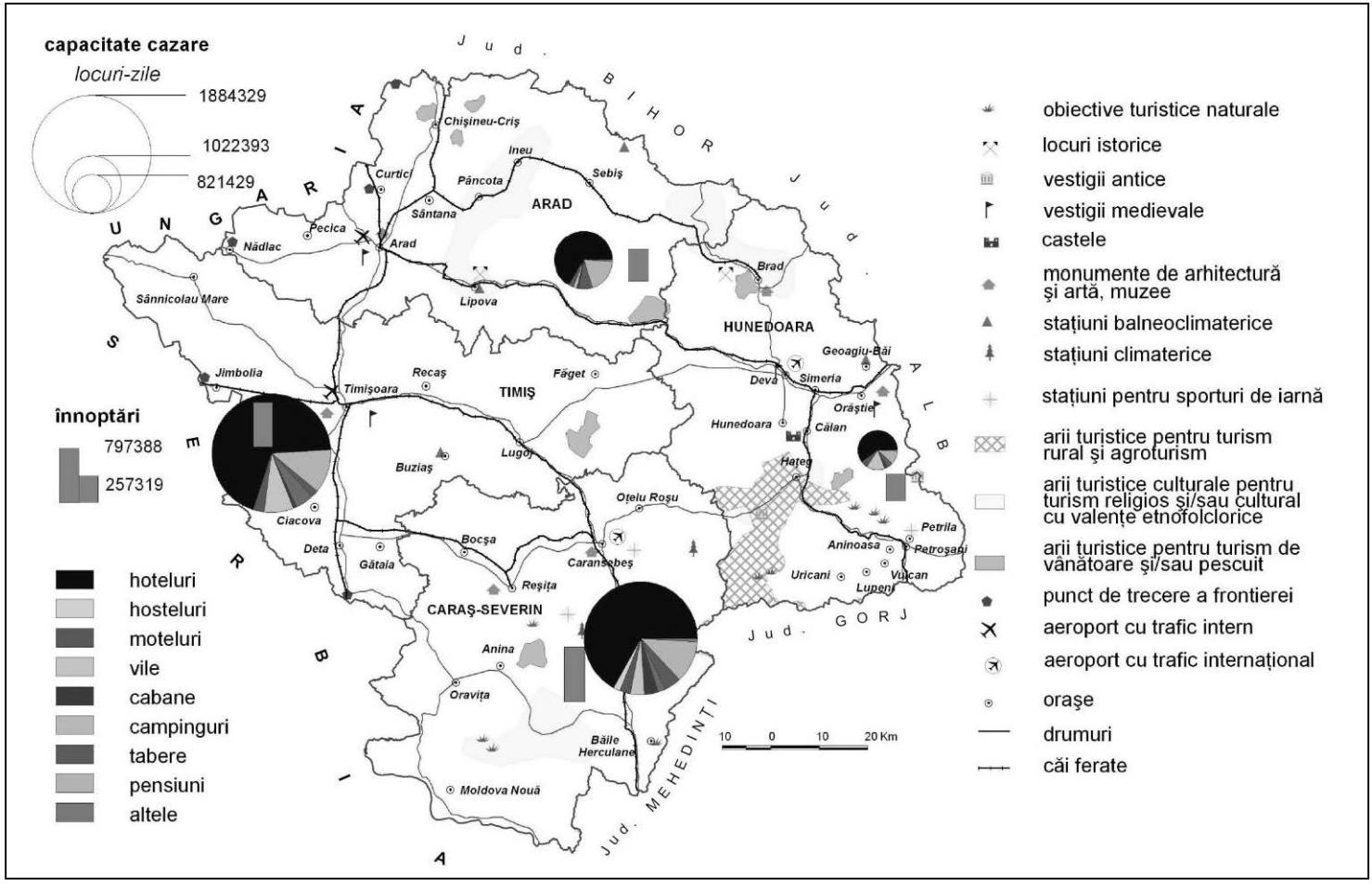


Figura 85. **Turismul în sectorul românesc al Euroregiunii DKMT** (2011).

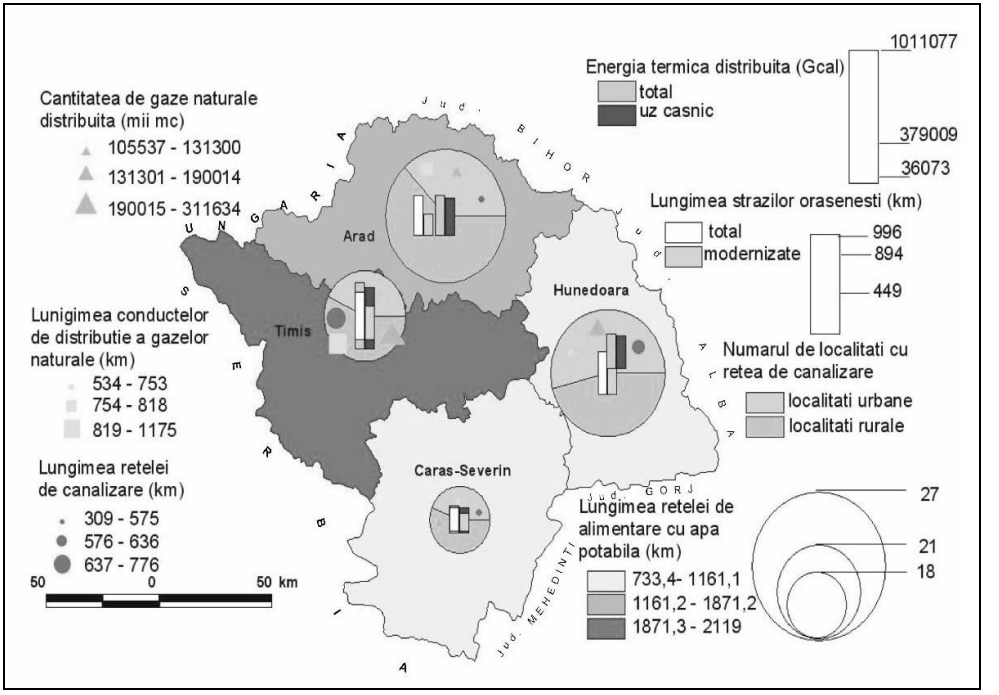


Figura 86. **Infrastructura tehnico-edilitară** (2011).

Cele mai multe localităţi care au reţea de canalizare se află în Arad şi în Hunedoara (unde predomină localităţile urbane) dar acest tip de infrastructură prezintă un grad avansat de uzură.

Lungimea conductelor de alimentare cu gaze naturale diferă de la un judeţ la altul, o treime din total fiind pe teritoriul judeţului Timiş, dar şi în acest judeţ există oraşe a căror populaţie nu beneficiază de alimentare cu gaze.

Reţeaua de încălzire centralizată era prezentă la sfârşitul anului 2011 doar în jumătate dintre centrele urbane din judeţele sectorului românesc al DKMT şi numai în numai două comune. Datorită faptului că reţeaua de încălzire centralizată este veche şi generează pierderi suportate de populaţie, a luat o amploare foarte mare utilizarea sistemelor proprii de încălzire. Posibilitatea de folosire a mini-centralelor este în directă dependenţă de reţeaua de alimentare cu gaze naturale, inducând în timp creşterea consumului de gaz al populaţiei.

Infrastructura în domeniul cercetării şi dezvoltării este reprezentată în regiunea analizată prin unităţi de cercetare care sunt afiliate la Asociaţia pentru cercetare multidisciplinară din zona Vest a României, cu sediul la Timişoara.

Unităţile de cercetare acoperă o mare varietate de domenii, precum construcţii de material rulant, viticultură şi creşterea bovinelor (jud. Arad), construcţiile de maşini, silvicultura, pomicultura şi creşterea ovinelor (jud. Caraş-Severin), siderurgie şi metalurgie, silvicultură, securitate minieră (jud. Hunedoara), chimie, electrochimie, fizică, ecologie, maşini hidraulice, medicină, ştiinţe sociale etc. (jud. Timiş).

4.4. Euroregiunea Dunărea de Mijloc – Porţile de Fier. Studiu de caz: arii naturale protejate (RS, IG)

4.4.1. Caracterizare generală

Euroregiunea Dunărea de Mijloc – Porţile de Fier este o structură de cooperare transfrontalieră creată în anul 2005 între judeţele româneşti Mehedinţi şi Caraş-Severin şi districtele sârbe Bor şi Branicevski. Are o suprafaţă de 20 824 km^2 (64,6% partea românească şi 35,4% partea sârbă) şi o populaţie de 953 000 locuitori (66,3% români, 33,7% sârbi) (Fig. 87).

Nucleele de polarizare transfrontalieră ale Euroregiunii sunt date de oraşele Drobeta – Turnu Severin, Reşiţa şi Orşova în sectorul românesc, respectiv Požarevac şi Bor în sectorul sârb.

Figura 87. **Euroregiunea Dunărea de Mijloc – Porţile de Fier**
1. Sectorul românesc, 2. Sectorul sârb, 3. Centre de polarizare regională, 4. Centre de polarizare locală, 5. Frontieră de stat.

Drobeta - Turnu Severin (92 617 loc., 2011), reşedinţa judeţului Mehedinţi, municipiu situat în partea sud-vestică a Olteniei, pe malul stâng al Dunării, la o altitudine cuprinsă între 49 şi 104 m. Străveche aşezare urbană, atestată arheologic din perioada romană (castru, terme şi amfiteatru, podul peste Dunăre construit de Apolodor din Damasc), oraşul s-a dezvoltat prin funcţia sa portuară, impunându-se de-a lungul timpului ca un puternic centru de convergenţă regională din partea sud-vestică a României. Amenajările generate de construcţia Sistemului hidroenergetic şi de navigaţie de la „Porţile de Fier I" au amplificat dezvoltarea oraşului prin atragerea de forţă de muncă.

În pofida convulsiilor generate de restructurarea economică, oraşul continuă să fie un puternic centru industrial, evidenţiindu-se prin portul şi şantierul naval *Severnav*, Combinatul de apă grea de la Halânga, industria construcţiilor de vagoane (*Meva SA*), a confecţiilor (*Sever Conf*), termocentrală etc. La acestea se adaugă funcţia turistică a oraşului, datorată obiectivelor arheologice din perioada romană şi medievală, dar şi cadrului natural pitoresc al Defileului Dunării.

Reşiţa (73 282 loc., 2011), reşedinţa judeţului Caraş-Severin, constituie principalul nucleu de polarizare al sistemului de aşezări umane din Munţii Banatului.

Dezvoltat prin funcţia sa industrială (vechi centru siderurgic dezvoltat pe baza resurselor locale - din 1771), la care s-au adăugat ulterior (din 1872) construcţiile de locomotive, oraşul a cunoscut după 1990 un puternic declin demografic datorită restructurării industriilor locale (scădere cu peste 20 000 locuitori). Pitorescul cadrului natural în care este situat oraşul poate susţine o dezvoltare turistică de succes, ca alternativă pentru absorbţia forţei de muncă disponibilizată în industrie.

Caransebeş (24 689 loc., 2011), s-a dezvoltat ca al doilea nod feroviar al Banatului, după Timişoara. Poziţia geografică, deosebit de favorabilă, la intersecţia unor vechi drumuri, i-a favorizat încă de timpuriu funcţia comercială, aşezarea fiind investită cu statut urban încă din 1556. După ocuparea sa de către turci (1658), aşezarea decade, cunoscând un reviniment abia după construcţia căii ferate în a doua jumătate a secolului XIX.

În anii economiei centralizate se pun bazele industriei, prin unităţi de prelucrare a lemnului (combinatul *Mocars*), construcţii metalice (*Caromet*), întreprinderea de prospecţiuni şi exploatări geologice *Formin*, alte unităţi ale industriei alimentare, meşteşugăreşti şi locale, modernizarea triajului feroviar etc. (Vlăsceanu, Ianoş, 1998). Declinul industrial după 1990 a favorizat orientarea către sectorul serviciilor şi îndeosebi spre turism.

Orşova (10 441 loc., 2011), aşezare care a făcut parte din constelaţia castrelor romane dunărene (ridicată la rang de municipium în anul 193), îşi datorează dezvoltarea poziţiei geografice riverane Fluviului, care i-a atras funcţia portuară şi de construcţii navale. Strămutat în urma ridicării nivelului Dunării prin construcţia SHEN Porţile de Fier şi a Lacului de acumulare (1966 - 1974), oraşul s-a dezvoltat prin funcţiile industrial şi turistică, primind statut de municipiu în 1990.

La acestea se adaugă, ca nuclee de polarizare locală pentru sectorul românesc, oraşele *Bocşa* (15 842 loc.), *Moldova Nouă* (12 350 loc.), *Oraviţa* (11 382 loc.), *Oţelu Roşu* (10 510 loc) şi *Anina* (7 485 loc.) în jud. Caraş-Severin, respectiv *Strehaia* (10 506 loc.), *Baia de Aramă* (5 349 loc.) şi *Vânju Mare* (5 311 loc.), în jud. Mehedinţi.

Požarevac[98] (44 183 loc., 2011), este centrul administrativ al districtului sârb Braničevo, fiind situat la vărsarea Moravei şi Mlavei în Dunăre, pe drumul ce leagă Belgradul de oraşul Niš. Situat într-o regiune de străveche locuire, în care s-au succedat diverse administraţii (romană, gepidă, otomană, iar din sec. XIII slavă) oraşul a căpătat renume prin semnarea aici a Tratatului de la Passarowitz, între imperiile Habsburgic şi Otoman (1718).

Bor (34 160 loc., 2011), este centrul administrativ al districtului cu acelaşi nume, celălalt district din sectorul sârb al Euroregiunii Dunărea de Mijloc – Porţile de Fier. Oraşul s-a dezvoltat industrial cu precădere după cel de-al Doilea Război Mondial prin funcţia extractivă (mină de cupru, printre cele mai mari din Europa).

Sectorul sârb se evidenţiază prin nuclee de polarizare locală reduse ca populaţie, singurul cu peste 15 000 locuitori situat pe treapta a doua în ierarhia urbană districtuală fiind *Negotin* (16 716 loc., 2011), din districtul Bor, important centru al industriei chimice. Celelalte nuclee urbane, centre de municipalităţi (*Veliko Gradiste*, *Golubac*, *Maló Crnićе*, *Žabari*, *Petrovac*, *Kučevo* şi *Žagubica* din districtul Braničevo, respectiv *Kladovo* şi *Majdanpek* din districtul Bor situându-se sub plafonul demografic de 10 000 locuitori.

4.4.2. Parcul Natural „Porţile de Fier" (România)

Parcul Natural „Porţile de Fier" a fost înfiinţat ca arie naturală protejată prin Legea nr. 5/2000 *privind aprobarea Planului de Amenajare a Teritoriului Naţional – Secţiunea a III-a: Zone Protejate*, ca teritoriu caracterizat prin particularităţi geologice, geomorfologice, floristice şi faunistice care dau unicitate peisajelor ce pot fi valorificate în condiţiile păstrării nealterate a tradiţiilor.

În conformitate cu prevederile OUG nr. 57/2007 *privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei şi faunei sălbatice*, parcurile naturale reprezintă *„arii naturale protejate ale căror scopuri sunt protecţia şi conservarea unor ansambluri peisagistice în care interacţiunea activităţilor umane cu natura de-a lungul timpului a creat o zonă distinctă, cu valoare semnificativă peisagistică şi/sau culturală, deseori cu o mare diversitate biologică".*

În funcţie de managementul resurselor naturale şi de obiectivele urmărite în arealele naturale protejate din spaţiul analizat, conform clasificării IUCN (Uniunea Internaţională pentru Conservarea Naturii), Parcul Natural Porţile de Fier corespunde categoriei V IUCN: *„Peisaj protejat: arie protejată administrată în principal pentru conservarea peisajului şi recreere".*

Parcul Natural Porţile de Fier este localizat în sud-vestul României, în Euroregiunea Dunărea de Mijloc – Porţile de Fier, pe malul stâng al Dunării, între localităţile Baziaş şi Gura Văii, pe o suprafaţă de 115 655,8 ha (Bălteanu *et al*., 2006). Astfel, din punct de vedere fizico-geografic, Parcul include prelungirile sudice ale Munţilor Banatului (Locvei şi Almăjului) şi Mehedinţi, precum şi un sector al Podişului Mehedinţi, la care se adaugă şi sectorul românesc al Sistemului hidroenergetic şi de navigaţie Porţile de Fier. Din punct de vedere administrativ, parcul este suprapus judeţelor Caraş-Severin şi Mehedinţi.

Substratul geologic şi relieful. Diversitatea petrografică se datorează structurii geologice şi a tectonicii complexe. Dunărea s-a adâncit în roci cristaline ce aparţin domeniilor Getic şi Danubian, alături de care mai apar roci eruptive

[98] Požarevac înseamnă în limba sârbă „oraşul de foc".

(granite, bazalte şi sienite) şi sedimentare (calcare, marne, conglomerate, gresii, pietrişuri etc.).

Astfel, caracteristica principală a reliefului este dată de alternanţa dintre sectoarele înguste, adevărate chei şi sectoarele mai largi, de tipul bazinetelor depresionare (Manea, 2003). Cele mai importante sectoare înguste s-au format în sectoarele Valea Nerei - Valea Râlii, Coronini - Alibeg, Berzasca - Greben, Cazanele Dunării şi Vârciorova – Gura Văii (Posea *et al*., 1974; Manea, 2003). Dintre acestea, cel mai spectaculos este cel al Cazanelor Dunării (Fig. 88). Aici Dunărea s-a adâncit peste 250 m în calcare şi prezintă cele mai mari adâncimi (45 m înainte de formarea lacului de acumulare), fundul albiei ajungând să fie deasupra nivelul mării la doar 7 m. În acest sector apar forme de relief exocarstice (versanţi abrupţi, doline, uvale, lapiezuri) şi endocarstice (Peşterile Veterani, Gura Ponicovei, Peştera lui Climente, Peştera Fluturilor, Peştera fără Nume, Peştera lui Carafil etc.) (*Geografia României I, 1983; Geografia României V*, 2005).

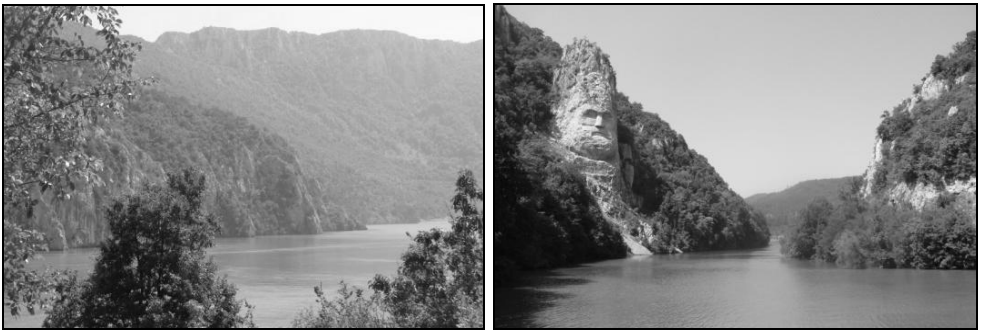


Figura 88. **Parcul Natural „Porţile de Fier”**:
stânga - **sectorul Cazane**, dreapta - **Golful Mraconia** (foto R. Săgeată)

Reţeaua hidrografică din arealul Parcului Natural „Porţile de Fier” este reprezentată, în general, din fluviul Dunărea şi din afluenţii acestuia cu obârşii în Munţii Almăjului, Cernei, Locvei şi Mehedinţi. Aceasta este influenţată în mod direct de factorii naturali (geologie, relief, particularităţi climatice, grad de împădurire etc.), dar şi de lucrările hidrotehnice. Astfel, construcţia Complexului hidroenergetic şi de navigaţie „Porţile de Fier” a produs modificări ale regimului de scurgere prin creşterea nivelului Dunării cu circa 30 m, inundând astfel gurile de vărsare ale afluenţilor Berzasca, Mraconia, Ieşelniţa, Cerna, Bahna etc., transformându-le în golfuri. Cele mai adânci golfuri ale Dunării sunt Cerna, Mraconia şi Dubova. În prezent, lacul de acumulare „Porţile de Fier”, constituie principala unitate acvatică din acest areal.

Din punct de vedere *climatic*, Parcul Natural „Porţile de Fier” se suprapune climatului de munţi joşi (Munţii Almăjului), de dealuri şi podişuri înalte (Munţii Locvei, Munţii Mehedinţi) şi de dealuri şi podişuri joase (Defileul Dunării, Podişul Mehedinţi). Totodată, sectorul de defileu al Dunării apare ca o arie de discontinuitate topoclimatică şi care impune prin orientarea sa direcţia de deplasare a curenţilor de aer (Bogdan, Frumuşelu, 2002; Bălteanu *et al*., 2006).

Climatul este temperat continental cu influenţe submediteraneene, caracterizat prin ierni mai blânde şi umede şi veri mai aride. Temperatura medie anuală se încadrează între 6 - 8^{o}C în arealele montane, depăşind 11^{o}C în lungul Defileului Dunării. În luna cea mai rece (ianuarie), temperatura medie scade sub

0°C, pentru ca în luna cea mai caldă (iulie) să depăşească 22°C. Datorită situării regiunii sub incidenţa maselor de aer cu direcţie vest – sud-vest, cantităţile de precipitaţii sunt relativ ridicate, oscilând în regim mediu multianual între 800 şi 1 000 mm. Regimul eolian este marcat şi de manifestarea unor vânturi cu caracter local: brizele de munte, brizele specifice defileului, Coşava şi Gorneacul. În Defileul Dunării, mişcările aerului au, în general, un caracter turbulent în arealele mai sinuoase şi este rectiliniu, atunci când orientarea acestora corespunde cu direcţia vântului (*Geografia României*, *V*, 2005).

Vegetaţia caracteristică Parcului Natural „Porţile de Fier" este cea zonală a pădurilor de foioase nemorale şi cea intrazonală şi azonală (hidro- şi higrofilă în arealul de luncă).

Zona pădurilor de foioase nemorale este reprezentată de *subzona cereto-gârniţetelor* ce ocupă versanţii munţilor la altitudini mici (100 - 300 m) din Munţii Banatului şi Podişul Mehedinţi. *Etajul pădurilor de foioase (etajul nemoral)* se extinde între 300 şi 1 200 - 1 600 m altitudine, însă cea mai mare extindere o au pădurile de gorun şi de fag. În unele cazuri fagul coboară pe versanţii umbriţi până la altitudini foarte mici (sub 70 m în Defileul Dunării).

In spaţiul Parcului, au fost individualizate elementele termofile (mojdreanul - *Fraxinus ornus*, cărpiniţa – *Carpinus orientalis)* la care se adaugă, insular, păduri de stejar pufos. Prin degradarea pădurilor, pe unele terenuri calcaroase, s-au format tufărişuri xerotermofile de păducel *(Crataegus monogyna)* şi corn *(Cornus mas.)* cu mojdrean şi liliac (*Syringa vulgaris),* scumpie (*Cotinus coggygria)* şi uneori cărpiniţă (Bălteanu *et al*., 2006). Vegetaţia de luncă a fost puternic transformată de intervenţia antropică, însă, local s-au mai păstrat unele păduri de luncă, alcătuite din diferite specii de *Salix, Populus* etc.

Defileul Dunării este caracterizat printr-o mare diversitate floristică, pe abrupturile versanţilor dezvoltându-se o bogată floră submediteraneană în amestec cu elemente central-europene (*Geografia României*, *V*, 2005) ce imprimă un caracter termofil vegetaţiei din cuprinsul parcului: peste 4 000 taxoni vegetali, dintre care 1 700 plante superioare, 549 specii de alge, 375 specii de licheni, 1 077 specii de ciuperci, 296 specii de briofite (*Planul de Management al Parcului Natural Porţile de Fier*, 2011).

Fauna. Până în prezent au fost identificate 5 339 specii faunistice, ceea ce indică o diversitate foarte mare, favorizată de prezenţa unor ecosisteme variate (Manea, 2003). Fauna caracteristică este de apartenenţă central-europeană, în care se interpun elemente eurasiatice şi mediteraneene.

În arealul analizat se păstrează o serie de relicte glaciare (*Lacerta vivipara*), terţiare şi postglaciare (*Testudo hermanni, Vipera ammodytes, Mantis religiosa* etc.) (Drugescu, 1994). Elementele central-europene sunt reprezentate de numeroase specii de nevertebrate, mamiferele insectivore şi rozătoare. Deosebit de importante sunt speciile mediteraneene: scorpionul carpatic (*Euscorpius carpathicus*), ţestoasa-de-uscat (*Testudo hermanni*), şopârla-de-ziduri (*Lacerta muralis*), guşterul (*Lacerta viridis*), şarpele rău (*Coluber caspius*), vipera-cu-corn (*Vipera ammodytes*), lăstunul-de-stâncă (*Ptyonoprogne rupestris*), presura bărboasă (*Emberiza cirlus*), specii aflate la limita nordică a arealului lor de reproducere. Dintre elementele eurasiatice, pot fi amintite: *Rhogas rugulosus* şi *Ponera coarctata*. Specii rare şi foarte rare sunt: fâsa mare (*Cobitis elongata*) şi potârnichea-de-stâncă (*Alectoris graeca*), iar cele endemice: *Acme banatica,*

Limax tigvenuis, Craspedosoma banaticum etc. (Manea, 2003; *Planul de Management al Parcului Natural „Porţile de Fier”*, 2011). Ihtiofauna specifică lacului de acumulare este relativ diferită de cea a Dunării, din cauza condiţiilor naturale, dar şi a celor antropice (introducerea unor specii de interes economic).

Ariile protejate. În Parcul Natural „Porţile de Fier” sunt incluse 18 arii naturale protejate - rezervaţii avifaunistice, botanice, paleontologice, forestiere şi mixte (*Planul de Management al Parcului Natural Porţile de Fier*, 2011) (Fig. 89): Balta Nera - Dunăre (10 ha), Baziaş (170,9 ha), Insula Calinovăţ (24 ha), Râpa cu lăstuni (5 ha), Divici - Pojejena (498 ha), Valea Mare (1,179 ha), Peştera cu apă din Valea Polevii (3,2 ha), Ostrovul Moldova Veche (1627 ha), Locul fosilifer Şviniţa (95 ha), Cazanele Mari şi Cazanele Mici (215 ha), Locul fosilifer Bahna (10 ha), Dealul Duhova (50 ha), Gura Văii - Vârciorova (305 ha), Faţa Virului (6 ha), Cracul Crucii (2 ha), Dealul Văranic (350 ha), Valea Oglănicului (150 ha) şi Cracul Găioara (5 ha).

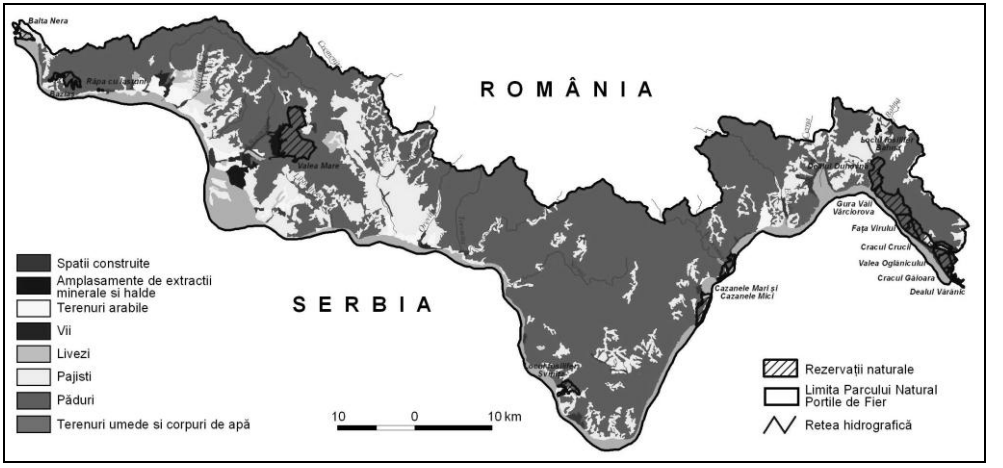


Figura 89. **Modul de utilizare al terenurilor** (CORINE Land Cover, 2006) **şi rezervaţiile naturale în Parcul Natural „Porţile de Fier”.**

Managementul Parcului Natural „Porţile de Fier”. Capitalul natural (diversitatea resurselor naturale, biodiversitatea, peisajele naturale deosebite etc.) şi cel uman (populaţia şi aşezările umane) constituie resurse valoroase care, valorificate corespunzător, pot asigura dezvoltarea economică echilibrată a acestei arii naturale protejate conducând la diminuarea disparităţilor intraregionale.

În vederea unui maganement durabil al resurselor naturale, a fost realizată zonarea internă a Parcului Natural Porţile de Fier ţinându-se cont de nevoia de conservare a biodiversităţii şi a peisajului, dar şi de dezvoltarea economică a acestuia.

În conformitate cu legislaţia în vigoare, au fost stabilite trei zone distincte care contribuie esenţial la managementul eficient şi durabil, beneficiind de diferite grade de protecţie, precum şi de un anumit regim de exploatare a resurselor (Fig. 90):

- *zona de protecţie integrală;*
- *zona de dezvoltare durabilă a activităţilor umane şi*
- *zona de management durabil.*

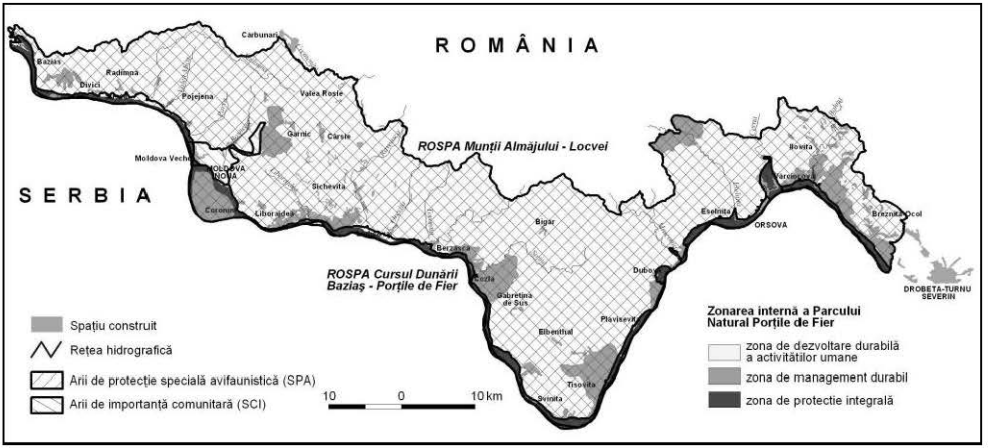


Figura 90. **Zonarea internă a Parcului natural „Porţile de Fier”.**
(prelucrare după *Planul de Management al Parcului Natural „Porţile de Fier”*, 2011)

Zona de protecţie integrală ocupă o suprafaţă de circa 13 951,50 ha, reprezentând 10,9% din suprafaţa totală a Parcului, ce include mai multe categorii de teritorii protejate (*Planul de Management al Parcului Natural „Porţile de Fier”*, 2011):

- zonele de conservare specială delimitate prin Ordinul nr. 552/2003 al Ministerului Agriculturii, Pădurilor, Apelor şi Mediului;
- ariile de protecţie specială avifaunistică: *Zona umedă Ostrov - Moldova Veche, Zona umedă Insula Calinovăţ şi Divici – Pojejena*, precum şi rezervaţia *Peştera cu Apă din Valea Polevii*, desemnate prin HG nr. 2151/2004;
- rezervaţiile naturale: *Balta Nera - Dunăre, Valea Mare, Baziaş, Gura Văii - Vârciorova, Valea Oglănicului, Dealul Duhovnei, Dealul Vărănic, Cazanele Mari şi Cazanele Mici, Locul fosilifer Sviniţa, Locul fosilifer Bahna, Cracul Găioara, Cracul Crucii, Faţa Virului,* desemnate prin Legea nr. 5/2000;
- ruinele cetăţii medievale *Tri Kule* - monument istoric;
- *Amfiteatrul natural* din nord-vestul satului Sviniţa - formaţiuni geomorfologice;
- *Glaucina* - formaţiune de importanţă geomorfologică;
- *Neck-ul vulcanic Trescovăţ* - formaţiune de importanţă geologică;
- *Peştera Zamoniţa;*
- *Stânca Babacai* - monument de importanţă geomorfologică;
- Ruinele *Cetăţii Ladislau* - monument istoric;
- *Peştera Chindiei* - monument de importanţă speologică şi arheologică;
- *Podul natural în calcar* de pe Valea Polevii (satul Sfânta Elena);
- *Peştera Gaura cu Muscă* - habitat cu specii protejate *(Rhinolophus spp*.), fiind cunoscută şi datorită speciei endemice de muscă - *Simulus columbacze*;

Aceste areale includ cele mai valoroase elemente ale patrimoniului natural din Parcul Natural „Porţile de Fier” a căror conservare necesită o serie de măsuri de protecţie strictă fiind astfel interzise orice formă de exploatare sau utilizare a resurselor naturale, precum şi orice formă de folosire a terenurilor, incompatibilă cu scopul de protecţie şi/sau de conservare, precum şi activităţile de construcţii-investiţii, cu excepţia celor destinate administrării ariei naturale protejate şi/sau activităţilor de cercetare ştiinţifică ori a celor destinate asigurării siguranţei

naţionale sau prevenirii unor calamităţi naturale (*Planul de Management al Parcului Natural „Porţile de Fier”*, 2011).

Zona de dezvoltare durabilă a activităţilor umane ocupă o suprafaţă de 9 928 ha, reprezentând 7,7% din suprafaţa totală a Parcului. În cadrul acestui areal sunt permise activităţi tradiţionale de cultivare a terenurilor agricole şi de creştere a animalelor, activităţi turistice, de vânătoare, de pescuit sportiv etc., însă în condiţiile utilizării durabile a resurselor naturale şi de prevenire a impactului negativ asupra biodiversităţii. Zona de dezvoltare durabilă, din arealul Parcului Natural „Porţile de Fier” include: terenurile din intravilanul localităţilor cu excepţia comunelor Eşelniţa şi Pojejena unde parte din acestea se suprapun peste zonele de protecţie integrală, precum şi terenurile din extravilanul localităţilor ce nu sunt incluse în zona de protecţie integrală şi zona de management durabil.

Zona de management durabil ocupă o suprafaţă de aproximativ 104 316,50 ha, reprezentând 81,4% din suprafaţa totală a Parcului. Aceasta include toate suprafeţele din perimetrul Parcului, cu excepţia zonelor de protecţie integrală şi de dezvoltare durabilă a activităţilor umane. Toate activităţile antropice privind exploatarea resurselor se face numai cu avizul sau acordul Administraţiei Parcului Natural „Porţile de Fier” şi a Consiliului Ştiinţific.

Odată cu aderarea României la Uniunea Europeană ţara noastră a adoptat o serie de rezoluţii (*Strategia Pan-Europeană de Conservare a Biodiversităţii, Strasbourg 1995* şi *Strategia Naţională de Conservare a Biodiversităţii*), precum şi legislaţia europeană privind înfiinţarea reţelei *Natura 2000*, care, în România, a cunoscut două etape de evoluţie ce au condus la extinderea, până în 2011, la 22,68% din teritoriul ţării reprezentând 408 SCI-uri (39 952 km^2) şi 148 SPA-uri (35 542 km^2). Reţeaua *Natura 2000* constă în *arii speciale de conservare* (Special Areas of Conservation), constituite conform Directivei Habitate (Directiva 92/43 din 1992 privind Conservarea Habitatelor Naturale şi a Faunei şi Florei Sălbatice) şi *arii de protecţie specială avifaunistică* (Special Protected Areas) - constituite conform Directivei Păsări (Directiva 79/409 din 1979 referitoare la conservarea păsărilor sălbatice) (Geacu *et al*., 2012). Toate aceste documente şi acte normative vin în sprijinul protecţiei şi conservării mediului sau a componenetelor acestuia.

Astfel, în conformitate cu HG nr. 1284/2007, pe teritoriul Parcului Natural Porţile de Fier au fost declarate două arii de protecţie specială avifaunistică, ca parte integrantă a reţelei ecologice europene *Natura 2000*: ROSPA0026 Cursul Dunării - Baziaş - Porţile de Fier cu o suprafaţă de 10 124,4 ha şi ROSPA0080 Munţii Almăjului - Locvei, extinsă pe aproximativ 118 141,6 ha.

De asemenea, potrivit Ordinului Ministrului Mediului şi Dezvoltarii Durabile nr.1964/2007 a fost declarat ca sit de importanţă comunitară, ROSCI0206 Porţile de Fier (124 293,0 ha) ca parte integrantă a reţelei ecologice europene *Natura 2000*.

Din anul 2009 au fost efectuate demersuri pentru desemnarea Parcului Natural Porţile de Fier Rezervaţie a Biosferei, iar începând cu anul 2011 deţine statutul de *sit Ramsar*.

Protecţia şi conservarea mediului în Parcul Natural Porţile de Fier se poate realiza şi cu ajutorul proiectelor naţionale şi internaţionale. Astfel, unul dintre cele mai importante proiecte de cercetare ştiinţifică desfăşurate în Parcul Natural Porţile de Fier a fost *Life Natura „Parcul Natural Porţile de Fier - conservarea şi managementul habitatelor”* (2003 - 2005), finanţat de Comisia Europeană şi

implementat de Centrul de Cercetare a Mediului şi Efectuare a Studiilor de Impact din Universitatea Bucureşti.

Un număr mare de proiecte au avut caracter transfrontalier, beneficiind de programe şi instrumente de finanţare care au vizat cooperarea între cele două state vecine: România şi Serbia. Astfel, în cadrul programului *Phare CBC România - Serbia*, Asociaţia de Ecologie, Sănătate pentru Comunităţi Locale a desfăşurat în intervalul 2005 - 2006 alături de Consiliul judeţean Mehedinţi, Primăria Kladovo, comunităţile locale din Parc şi Muzeul Regiunii Porţilor de Fier, proiectul intitulat *„Educaţie ecologică prin recreiere-ecoturism în Parcul natural Porţile de Fier”* în valoare totală de 51 000 euro. La acesta s-au adăugat încă două proiecte dezvoltate şi implementate prin linia de finanţare *Programul de Vecinătate România - Serbia 2004 - 2006: „Interferenţe eco şi etnoculturale transfrontaliere”* (86 662 euro) şi *„Speoturism în centura verde a Europei”* (48 162,05 euro), coordonate de Muzeul Regiunii Porţilor de Fier, respectiv de Asociaţia speologică „Exploratorii”. În intervalul 2005 - 2006, s-a desfăşurat şi proiectul *„Mediul înconjurător şi dezvoltarea teritoriului Porţile de Fier de pe Dunăre”* în valoare de 300 000 euro, coordonat de Agenţia regională pentru protecţia mediului Sicilia - Italia şi având ca parteneri/colaboratori pe Consortio Progetto Lazio (Roma), Consiliul judeţean Mehedinţi şi Muzeul Regiunii Porţile de Fier. De asemenea, din aprilie 2010, Parcul Natural Porţile de Fier, a implementat proiectul *„Măsuri de îmbunătăţire a managementului siturilor Natura 2000 în Parcul Natural Porţile de Fier”,* finanţat prin *Programul Operaţional Sectorial „Mediu”, Axa Prioritară 4.*

Alte proiecte au avut caracter local sau au vizat anumite aspecte ale patrimoniului natural sau construit al Parcului Natural Porţile de Fier, cum este cazul proiectelor: *„Diversitatea geologică a Paleozoicul superior din România şi relaţia cu schimbările climatice globale”* finanţat prin *Planul national de cercetare, dezvoltare şi Inovare II* sau *„Valorificarea ecoturistică a zonelor umede şi a văii morilor de apă din Parcul Natural Porţile de Fier”* (2006 - 2007). Un alt proiect de mare importanţă îl reprezintă *„R.N.P. Romsilva - Administraţia Parcului Natural Porţile de Fier R.A. garant al unui sistem adecvat de management al biodiversităţii*”, finanţat în cadrul *Programul Operaţional Sectorial „Mediu”, Axa Prioritară 4*, care are ca principal obiectiv realizarea unui centru de vizitare plutitor cu finalizare în anul 2015. (http://www.pnportiledefier.ro/proiecte.html).

Administraţia Parcului Natural Porţile de Fier este partener în proiectul SEE *„Integrated management of biological and landscape diversity for sustainable regional development and ecological connectivity in the Carpathians - BioREGIO Carpathians*”, finalizare în anul 2014 (SEE - BioREGIO Carpathians, 2011 - 2013). La acesta se adaugă proiectul Life *„Improving the conservation status for the priority species and habitats in the Iron Gates wetlands*”, implementat de către Agenţia pentru Protecţia Mediului Caraş-Severin în valoare de 70 578 euro, cu finalizare în anul 2015 care vizează acţiuni concrete de protecţie şi conservare a unor specii valorose de pe teritoriul Parcului (http://cormoran.portiledefier.ro/despre-proiect/).

4.4.3. Parcul Naţional „Djerdap” (Serbia)

Parcul Naţional „Djerdap” (Fig. 91), înfiinţat în 1974 ca arie naturală protejată, este situat în sud-estul Serbiei, la graniţa cu România. Datorită particularităţilor mediului natural, a tipului de valorificare a resurselor naturale,

precum şi a intervenţiei antropice relativ asemănătoare, Parcul Natural Porţile de Fier şi Parcul Naţional „Djerdap” formează împreună un ecositem unitar.

Parcul Naţional „Djerdap” este cel mai mare parc naţional din Serbia având o suprafaţă totală de 63 608 ha, la care se adaugă zona de protecţie care înconjoară parcul ce se întinde pe 93 968 ha, fiind totodată şi una dintre cele mai vizitate regiuni turistice din Serbia. Începând din anul 2002, această arie protejată a fost înregistrată pe lista Patrimoniului UNESCO.

Parcul se extinde în lungul malului drept al Dunării pe aproximativ 100 km, între localităţile Golubac şi Karatas, lângă Kladovo, acoperind o porţiune îngustă de dealuri împădurite de aproximativ 2 - 8 km lăţime (Macura *et al*., 2010; ICPDR, 2011).

Figura 91. **Parcul Naţional „Djerdap”.**
(prelucrare după http://www.npdjerdap.org/en şi Macura *et al*., 2010).

Caracteristica cea mai importantă a acestei arii protejate este dată de gradul de împădurire (peste 70%) precum şi de marea diversitate floristică şi faunistică a siturilor geomorfologice şi a monumentelor istorice şi culturale ce aparţin diferitelor perioade istorice.

Ca şi în cazul ariei protejate de pe teritoriul românesc, flora Djerdapului este foarte bogată din punct de vedere ecologic şi taxonomic, cuprinzând peste 1 100 specii vegetale (printre care şi unele relicte terţiare): alunul-turcesc (*Corylus colurna*), nucul (*Juglans regia*), clocotişul (*Staphylea pinnata*), arţarul (*Acer intermedium*), liliacul (*Syringa vulgaris*), celtişul (*Celtis australis*), laurul (*Ilex aquifolium*), tulichina (*Daphne laureola*), ghimpele (*Ruscus hypoglossum*), tisa (*Taxus baccata*). În arealul Parcului există şi refugii ale unor specii din Peninsula Balcanică care trăiesc împreună cu relicte postglaciare (ICPDR, 2011).

Din punct de vedere hidrografic, aproximativ 9% din suprafaţa fluviului Dunărea ce aparţine Serbiei se regăseşte în Parcul Naţional „Djerdap” (5 500 ha

din suprafaţa Parcului). Fluviul străbate în această arie protejată trei sectoare de defileu: *Golubacka*, pe o lungime de 14,5 km şi o lăţime de 230 m în punctul cel mai îngust; *Gospodin Vir*, cu o lungime de 15 km şi 220 m lăţime în sectorul cel mai îngust, precum şi defileele *Veliki Kazan* şi *Mali Kazan,* de 19 km lungime şi 150 m lăţime minimă.

Parcul Naţional Djerdap include 9 rezervaţii naturale: Golubacki Grad, Bojana, Bosman – Sokolovac, Coka Njaltasa Pesacom, Lepenski Vir, Kanjon Boljetinske Reke – Greben, Tatarski Vis, Somrda, Ciganski Potok la care se adaugă aria de protecţie specială Veliki şi Mali Strbac împreună cu Tabula Traiana (Trajanovom Tablom). Acestea au devenit cele mai vizitate obiective turistice din Serbia, în special după construirea Sistemului Hidroenergetic şi de Navigaţie de la Porţile de Fier şi a formării lacului de acumulare (http:// www.npdjerdap.org/en).

Sub aspectul managementului acestei arii protejate, pe teritoriul Parcului se întâlnesc trei zone de protecţie: *zona de protecţie strictă*, *zona de protecţie a valorilor naturale speciale* ce include peisaje deosebite şi ecosisteme specifice şi *zona de protecţie (tampon)* în care este permisă dezvoltarea de activităţi turistice, de recreere, de exploatare forestieră sau a resurselor minerale, construcţii etc. (Macura *et al*., 2010).

Cooperarea în Parcul Naţional „Djerdap" a devenit o prioritate în ultimii ani, aceasta extinzându-se dincolo de graniţele Serbiei, prin afilierea la Federaţia Europeană a ariilor naturale protejate la nivel european - EUROPARC (http:// www.europarc.org).

La nivel regional, datorită poziţiei celor două parcuri (Parcul Naţional Djerdap şi Parcul Natural Porţile de Fier) de o parte şi de alta a graniţei dintre România şi Serbia, în condiţii geologice, geomorfologice şi biopedoclimatice asemănătoare ce impune caracteristici asemănătoare ale mediului natural, în prezent este în lucru accederea celor două parcuri la statutul de *Parc naţional transfrontalier*. În acest sens, în anul 2013, a fost semnat un Memorandum de Înţelegere şi Cooperare în domeniul protecţiei mediului, a dezvoltării regionale şi a desfăşurării de activităţi ecoturistice comune (SEE - BioREGIO Carpathians, 2011 - 2013). Acest obiectiv coincide cu unul dintre principalele obiective ale Planului de Management al Parcului Natural Porţile de Fier care vizează *,,colaborare transfrontalieră cu Serbia în vederea conservării si protejării ecosistemelor si habitatelor naturale de pe ambele maluri ale Dunării",* devenind astfel un nod important al reţelei de conservare şi protecţie în regiune.

Capitolul 5. **STUDIUL GEOGRAFIC AL EUROREGIUNILOR DE COOPERARE TRANSFRONTALIERĂ DE LA FRONTIERA SUDICĂ A ROMÂNIEI**

5.1. Consideraţii generale. Aşezările dublete riverane Dunării din sectorul transfrontalier româno-bulgar (RS)

Dunărea izvorăşte din Munţii Pădurea Neagră, de sub vârful Kandel, aflat la 1 241 m altitudine. Cu o lungime de 2 857 km şi cu un debit mediu multianual la vărsare de 6 473 m^3/s, este al doilea mare fluviu al Europei[99], după Volga (3 688 km, 1 362 000 km^2 şi 7 000 m^3/s), dar primul ca importanţă economică şi chiar politică. Străbate teritoriul a 10 state[100], trecând prin patru capitale: Viena, Bratislava, Budapesta şi Belgrad.

Bazinul său hidrografic are o suprafaţă de 805 300 km^2 (Ujvari, 1972), ocupând aproape 10% din suprafaţa Europei. Dintre ţările dunărene se detaşează România, care ocupă 28,4% din bazinul hidrografic dunărean, urmată de ţările danubiene din fostul spaţiu iugoslav[101] ce totalizează împreună 22,4%, Ungaria cu 11,4% etc.

Dunărea reprezintă fluviul colector pentru circa 98% din reţeaua hidrografică interioară a României, dar şi principala cale navigabilă a Continentului, ce asigură conexiunea Europei centrale cu bazinul Mării Negre, iar prin sistemul de canale navigabile Dunăre - Main - Rhin şi Dunăre - Marea Neagră se constituie într-o veritabilă axă navigabilă transcontinentală ce leagă Constanţa de Marea Nordului (Rotterdam) (vezi Fig. 2).

Datorită poziţiei bazinului său hidrografic, suprapus unor regiuni europene foarte diferite, care însă leagă într-un curs unitar Europa Vestică cu cea Centrală şi Sud-Estică, până la Marea Neagră, Dunărea a căpătat încă din Antichitate o mare importanţă pentru continentul nostru. În 514 - 512 î.Chr., împăratul persan Darius I ajunge la Istros, urmărindu-i pe sciţii nomazi, apoi Alexandru cel Mare, în 334 î.Chr., trece fluviul pentru a-i ataca pe geţi, iar în anul 105 d.Chr., Traian dispune construirea podului de la Drobeta şi un drum, în Defileu, pe malul drept. Pentru Imperiul Roman, Dunărea a reprezentat mult timp graniţa faţă de lumea „barbară". Mai târziu, multe popoare migratoare au mers în lungul fluviului şi, după tatonări în timp, treceau sau nu pe malul opus. Pentru români, Dunărea a fost o stavilă în calea expansiunii otomane. Ea a devenit, din cele mai vechi timpuri, cea mai importantă arteră navigabilă a Europei.

Importanţa sa geostrategică deosebită pentru România derivă şi din faptul că teritoriul său este străbătut de sectorul inferior al fluviului (1 075 km, 38% din lungimea sa totală), respectiv partea cea mai importantă ca debit şi navigaţie. Astfel, încă din Evul Mediu, voievozii moldoveni şi cei munteni au reuşit să atragă simpatia împăratului Napoleon al III-lea (1808 - 1852) şi a reginei Victoria (1837 - 1901), care-i numeau „principi dunăreni" şi sprijineau unificarea tuturor teritoriilor locuite de români într-un stat puternic la gurile Dunării, care să poată face faţă cu succes expansiunii ruseşti către Bosfor şi Dardanele.

---

[99] şi al 16-lea pe glob.
[100] Germania, Austria, Slovacia, Ungaria, Croaţia, Serbia, România, Bulgaria, R. Moldova şi Ucraina.
[101] Dintre acestea, face excepţie Rep. Macedonia situată în bazinul hidrografic Vardar.

În actuala conjunctură geopolitică internaţională, Dunărea tinde să devină un pilon esenţial al integrării europene, statut conferit ca urmare a primirii în structurile europene şi euroatlantice a statelor situate în bazinul său inferior şi mijlociu. La aceasta se adaugă şi cooperarea regională transfrontalieră, atât prin Strategia Uniunii Europene pentru Regiunea Dunării[102], cât şi prin sistemul de euroregiuni de cooperare transfrontalieră aferent bazinului dunărean.

Numele fluviului provine de la rădăcina tracică „dun" („care colectează apele"). În Antichitate a fost numită de către greci şi *Istros*, dar numai partea sa din aval de „Porţile de Fier", cuvânt se pare celtic care înseamnă „navigabil" sau „care transportă". Mai rar era cunoscută şi cu denumirea *Matoas* sau *Mateus* („cu braţe", „despletit" sau „cel larg şi adânc")[103]. În prezent are denumiri „naţionale": *Donau* (în limba germană), *Dunaj* (în slovacă), *Duna* (în maghiară), *Dunav* (în sârbă şi bulgară), *Dunărea* (în română) şi *Dunai* (în rusă).

Cumpenele bazinului dunărean trec, în sud, pe crestele Alpilor, ale Alpilor Dinarici şi Balcanilor, iar în nord, peste Jura, Masivul Boemiei şi Carpaţi. Are un bazin simetric, în care relieful de munte ocupă 36%, iar dealurile, podişurile şi câmpiile, 64% (Ujvari, 1972).

Structura geologică a bazinului este deosebit de variată, de la munţi alpini şi masive hercinice (circa 35%), la platforme prehercinice şi chiar precambriene, pe care se suprapun dealuri, podişuri şi câmpii.

Relieful în lungul văii se remarcă printr-o alternanţă de depresiuni şi defilee sau porţi: Depresiunea Dunării de Sus, Defileul Passau (desparte Alpii de Masivul Boemiei), Bazinul Vienei, Poarta Bratislavei (desparte Munţii Leitha de Carpaţii Mici sau Occidentali), Bazinul Bratislavei, Defileul Višegrad (desparte Munţii Bakony de Munţii Matra), Depresiunea Pannonică, Defileul Porţile de Fier, Depresiunea Getică (sau în sens mai larg, Depresiunea Dunării de Jos), Poarta Măcin şi Depresiunea Deltei.

Sub aspect climatic, bazinul dunărean este plasat la interferenţa climatului atlantic în vest, cu cel continental moderat spre excesiv în est, dar şi submediteranean în sud şi scandinavo-baltic în nord. Totodată, se remarcă o etajare climatică, marcată de cantităţile de precipitaţii: circa 500-600 mm anual în câmpii şi peste 1 400 mm pe vârfurile munţilor, în Alpi existând gheţari.

În funcţie de pantă şi de caracteristicile geomorfologice ale văii, Dunărea este împărţită obişnuit în trei sectoare: superior sau alpin, (de la izvoare până la Defileul Devin sau al Bratislavei (1 058 km), cu o pantă medie de 0,6 - 0,9 $‰$; mijlociu, până la Baziaş (724 km) cu o pantă medie de 0,1 - 0,5 $‰$ şi inferior (1 075 km), cu o pantă medie de 0,04 – 0,07 $‰$.

Caractere de fluviu capătă abia după ce primeşte râuri importante precum Tisa, Drava, Sava şi Morava, iar albia se lărgeşte la peste 300 m.

În aval de această confluenţă hidrografică am delimitat bazinul inferior al fluviului (cap. 1.4.).

---

[102] *Strategia Uniunii Europene pentru Regiunea Dunării* reprezintă un amplu proiect de cooperare regională semnat de reprezentanţii a 14 state şi adoptat de Consiliul Europei la data de 24 iunie 2011, în urma unor îndelungate dezbateri publice şi întruniri la nivel politic, economic, administrativ şi ştiinţific (Bălteanu, 2012, p. 8). Acest document cuprinde un comunicat oficial şi un plan de acţiuni structurat în 11 domenii prioritare, grupate în patru axe: conectivitate, protecţia mediului, edificarea prosperităţii în regiune şi îmbunătăţirea sistemului de guvernare, în care sunt prevăzute acţiuni concrete pentru o dezvoltare durabilă a fiecărui domeniu.

[103] Sursa: * * * (2005), *Geografia României*, vol. V - *Câmpia Română, Dunărea, Podişul Dobrogei, Litoralul românesc al Mării Negre şi Platforma Continentală*, Edit. Academiei Române, Bucureşti, p. 205.

După intrarea pe teritoriul României, cursul Dunării prezintă unele particularităţi. Aici, atât bazinul cât şi valea sunt asimetrice pe majoritatea sectoarelor, malul drept ridicându-se cu circa 200 m faţă de cel stâng. Primeşte ape din Munţii Banatului, Carpaţii Meridionali, Orientali şi Podişul Moldovenesc, vestul Dobrogei, respectiv din Podişul Prebalcanic şi Balcani.

Dunărea a constituit de-a lungul timpului atât o importantă axă de structurare a fluxurilor transversale, cât şi principala arteră de navigaţie fluvială, care a favorizat fluxurile cu caracter longitudinal dintre Europa Centrală şi Bazinul Mării Negre. Prezenţa sa a generat apariţia unei adevărate „centuri urbane" riverane, contribuind la conturarea unei economii specifice şi conducând la creşterea puterii de polarizare a unor oraşe-porturi. Acest ultim aspect se corelează şi cu procesul de conectare a porturilor la sistemele de transport pe uscat, precum şi cu rolul unor oraşe ca puncte vamale (Tălângă, Braghină, 2000). Funcţia de direcţionare a fluxurilor transfrontaliere în sectorul dunărean al graniţei româno-bulgare se realizează prin intermediul aşezărilor dublete care au un rol determinant pentru realizarea conexiunii dintre Europa Centrală, Peninsula Balcanică şi Asia Mică (Tab. 36).

Tabelul 36. **Aşezările dublete din sectorul dunărean al frontierei româneşti şi categoriile de conexiuni realizate prin intermediul acestora.**

Sistemul de aşezări dublete	Tipul de conexiune Realizat	Euroregiuni
Şviniţa – Milanovac	Mic trafic de frontieră	Dunărea de Mijloc – Porţile de Fier
Orşova – Tekije	Trafic portuar Mic trafic de frontieră	Dunărea de Mijloc – Porţile de Fier
Drobeta – Turnu Severin – Kladovo (Porţile de Fier I)	Trafic portuar Trafic rutier internaţional	Dunărea de Mijloc – Porţile de Fier
Calafat – Vidin	Trafic portuar Trafic rutier internaţional	Asociaţia de cooperare transfrontalieră Dunărea 21
Rast – Lom	Mic trafic de frontieră	-
Bechet – Oreahovo	Trafic portuar Mic trafic de frontieră	-
Turnu Măgurele – Nikopol	Trafic portuar Mic trafic de frontieră	Dunărea de Sud
Zimnicea – Sviştov	Trafic portuar Mic trafic de frontieră	Dunărea de Sud
Giurgiu – Ruse	Trafic portuar Trafic rutier şi feroviar internaţional	Giurgiu-Ruse, Danubius
Olteniţa – Tutrakan	Trafic portuar Mic trafic de frontieră	Dunăre-Dobrogea
Călăraşi – Silistra	Trafic portuar Mic trafic de frontieră	Dunăre-Dobrogea

Sursa: *Poliţia de Frontieră Română*, ro.wikipedia.org/wiki/Lista_punctelor_de_trecere_a_frontierei_din_România, cu completări;

În sectorul românesc, Dunărea este traversată de cinci poduri, dintre care două sunt rutiere şi trei mixte: rutiere şi feroviare (Tab. 37). Trei dintre acestea sunt în sectorul transfrontalier: Podul peste Barajul de la Porţile de Fier (în sectorul transfrontalier româno-sârb), respectiv podurile Giurgiu - Ruse (Podul Prieteniei) şi Podul Calafat - Vidin în sectorul transfrontalier româno - bulgar.

Tabelul 37. **Poduri peste Dunăre în sectorul românesc.**

Podul	Lungime	Anul inaugurarii	Tipul de conexiune
Porţile de Fier	1 278 m	1972	Rutieră
Calafat - Vidin	1 971 m	2013	Rutieră şi Feroviară
Giurgiu – Ruse (« Prieteniei »)	2 800 m	1954	Rutieră şi Feroviară
Giurgeni – Vadu Oii	1 446 m	1970	Rutieră
Feteşti - Cernavodă	4 087,95 m	1890 - 1895	Rutieră şi Feroviară

Sursa: http://ro.wikipedia.org/wiki/

5.2. Frontiera de sud şi sistemul de euroregiuni de la frontiera de sud a României (RS)

Frontiera de sud a României, corespunzătoare sectorului transfrontalier româno-bulgar, are o lungime de 631 km, ceea ce reprezintă 19,8% din lungimea totală a graniţelor României. Ca şi graniţa cu Serbia, este alcătută tot din două sectoare: unul fluvial (469,5 km – 74,4% din lungimea sa totală), de la gura de vărsare a Timocului până la Silistra şi altul terestru (161,5 km – 25,6% din total), de la Silistra până la sud de Vama Veche.

Sectorul fluvial cuprinde porţiunea de graniţă de pe Dunăre, fluviu ce a constituit de-a lungul timpului atât o importantă axă de convergenţă a fluxurilor transversale, cât şi principala arteră de navigaţie fluvială, care a favorizat fluxurile cu caracter longitudinal dintre Europa Centrală şi Bazinul Mării Negre.

Frontiera dunăreană româno-bulgară a fost stabilită prin *Convenţia pentru delimitarea frontierei fluviale pe Dunăre* din 1 - 14 ianuarie 1908, convenţie prin care se reglementa şi regimul juridic al insulelor şi porturilor din zona transfrontalieră. Ca şi în cazul frontierei dunărene româno-sârbe, la baza trasării sale au stat principii specifice de drept internaţional: principiul liniei frontaliere la mijlocul Dunării şi principiul „talvegului mobil", în cazul braţelor fluviului (Stamate, 1997, p. 52).

Dacă în cursul său superior şi mijlociu, Dunărea constituie un element unificator al teritoriilor de pe cele două maluri, pentru unele oraşe chiar cu valoare de simbol (Viena, Bratislava, Budapesta, Novi Sad sau Belgrad), sectorul său inferior a avut, încă de la constituirea Ţării Româneşti şi a statului bulgar, rol de hotar natural. Un hotar natural destul de bine individualizat, datorat şi mulţimii afluenţilor pe care Dunărea îi primeşte în zona de convergenţă hidrografică din apropiere de Belgrad (Drava, Tisa, Sava, Morava), care practic îi dublează debitul şi care în decursul istoriei s-a caracterizat printr-o remarcabilă stabilitate, având funcţii de apărare. Exista astfel, încă din Antichitate, o „linie" a Dunării dace (*Călăraşi*, *Sucidava - Oescus* şi *Zimnicea - Novae*, peste care s-a suprapus linia Dunării romane, marcată de următoarele aşezări: *Ratiaria* (aval de Vidin), *Oescus* (Ghighen, la vărsarea Iskărului), *Novae* (Sviştov), *Durostorum* (Silistra), *Axiopolis* (Cernavodă) şi *Carsium* (Hârşova) (Popp, 1988, p. 71).

Totodată, frontiera româno-bulgară în sectorul dunărean reprezintă o axă de discontinuitate între două regiuni naturale cu caracteristici diferite: la nord Câmpia Română, ce intră în contact cu Dunărea printr-un sector de luncă şi terase bine dezvoltate, iar la sud Podişul Ludogorie, componentă a Podişului Prebalcanic, cu altitudini cuprinse între 200 şi 400 m, ce coboară în trepte spre nord, până la circa 100 m în zona oraşului Ruse.

S-a individualizat astfel, în pofida schimburilor fireşti de populaţii[104], o zonă transfrontalieră cu variaţie relativ bruscă a fluxurilor transversale, poate cea mai caracteristică de acest tip de la graniţele României. Excepţie au făcut câteva vaduri, care s-au transformat cu timpul în coridoare de circulaţie transversală. Acestea au generat apariţia unei adevărate „centuri urbane" în partea sudică a ţării, contribuind la concentrarea unor activităţi economice specifice şi conducând la creşterea puterii de polarizare a unor oraşe-porturi şi la conectarea acestora la sistemele regionale de transport[105].

Funcţia de canalizare a fluxurilor transfrontaliere în sectorul dunărean al frontierei româno-bulgare se realizează prin intermediul sistemelor de aşezări dublete[106], care au un rol determinant în realizarea conexiunii dintre sistemele de transport ale celor două ţări (Fig. 92).

Între aceste sisteme de aşezări se remarcă, prin poziţie şi importanţă, cel constituit din oraşele Giurgiu şi Ruse. Importanţa acestui nucleu urban bipolar şi poziţia sa distinctă în cadrul axelor transfrontaliere româno-bulgare rezultă pe de o parte din mărimea şi importanţa celor două oraşe în sistemele urbane naţionale, iar pe de altă parte din conectarea acestora prin cel mai vechi pod transdanubian din sectorul transfrontalier româno-bulgar.

Potenţialul de poziţie este determinat de situarea oraşului Giurgiu pe axa de legătură dintre Bucureşti şi Peninsula Balcanică, componentă a coridorului de trafic ce leagă Europa Centrală de Peninsula Balcanică şi Asia Mică, fapt ce îi conferă, din perspectivă românească, o importanţă de prim ordin pentru cooperarea transfrontalieră româno-bulgară.

Sectorul terestru al graniţei româno-bulgare, cuprins între Ostrov şi Vama Veche, a fost delimitat în baza *Tratatului de la Craiova* din 7 septembrie 1940, în condiţiile în care Germania fascistă sprijinea pretenţiile teritoriale ale Bulgariei. Erau astfel abrogate consecinţele Tratatului de pace de la Bucureşti din 28 iulie / 10 august 1913, încheiat între România, Serbia, Grecia şi Muntenegru (pe de o parte) şi Bulgaria (de cealaltă parte), prin care se confirma atribuirea României a sudului Dobrogei (Cadrilaterul), respectiv a judeţelor Durostor şi Caliacra. În aceste condiţii, graniţa revenea pe traseul fixat la Congresul de la Berlin din 1878. România pierdea astfel în favoarea Bulgariei cele două judeţe cu o suprafaţă totală de 7 412 km^2 şi care, în pofida eterogenităţii etnice, deţineau o importantă minoritate românească (22,6% din populaţia totală în Caliacra şi 19,0% în Durostor) (Tab. 38).

Chiar dacă Tratatul a fost încheiat sub presiunea Germaniei fasciste, acesta a fost ratificat după regulile existente la acea epocă, prin urmare nu poate fi pus în discuţie decât cu acordul ambelor părţi semnatare.

Semnarea Tratatului a fost urmată de un schimb de populaţie între România şi Bulgaria, numărul populaţiei române retrase şi stabilite în cea mai mare parte în Dobrogea fiind însă cu mult mai mare decât numărul bulgarilor retraşi din România.

---

[104] Un astfel de exemplu îl constituie satul Milcovăţ de pe malul drept al Dunării cu populaţie majoritar românească, în care şi etnicii bulgari care s-au stabilit aici au învăţat limba română.

[105] Tălângă, C., Braghină, C. (2000), *Consideraţii privind evoluţia funcţională a oraşelor porturi dunărene*, în Terra, XXX (L), 2, pp. 87-89.

[106] Principalele sisteme de aşezări dublete din sectorul dunărean al graniţei româno - bulgare sunt; Calafat - Vidin, Rast - Lom, Bechet - Oreahovo, Turnu Măgurele - Nikopol, Zimnicea - Sviştov, Giurgiu - Ruse, Olteniţa - Tutrakan (Turtucaia) şi Călăraşi - Silistra - Ostrov.

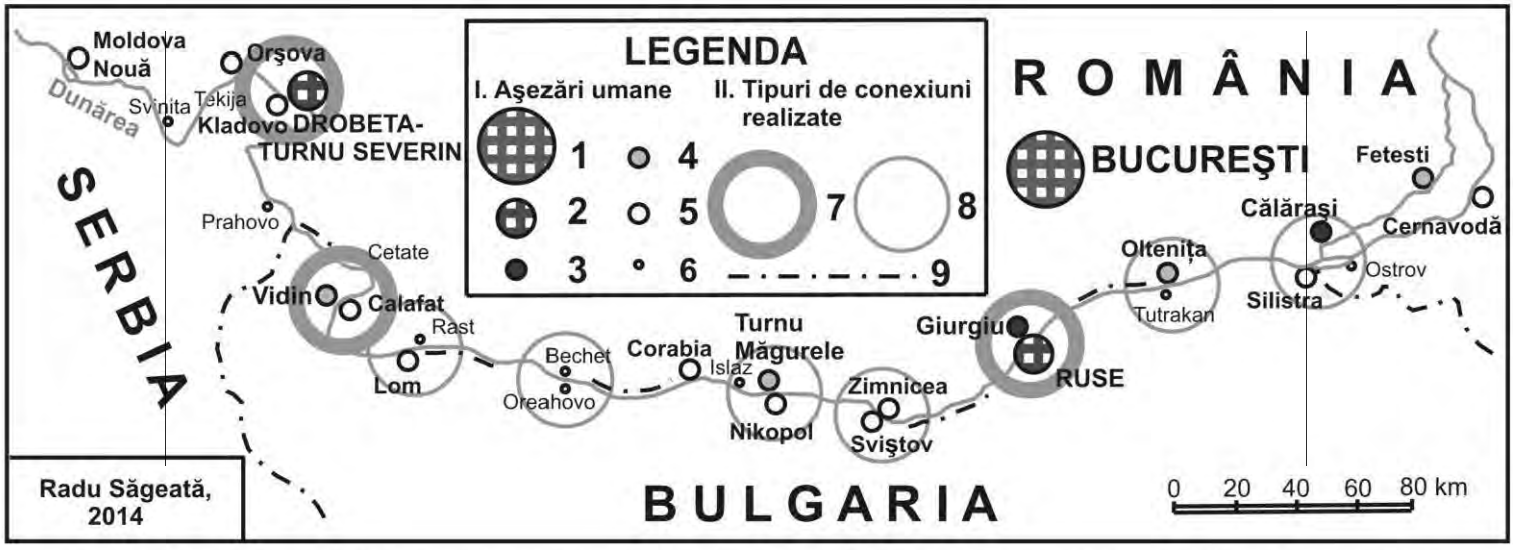


Figura 92 - **Sistemul de aşezări dublete din sectorul frontalier românesc şi categoriile de conexiuni realizate prin intermediul acestora**

I. **Aşezări umane** (loc.): 1. Peste 1 500 000; 2. Intre 100 000 - 500 000; 3. Intre 50 000 - 100 000; 4. Intre 25 000 - 50 000; 5. Intre 10 000 - 25 000; 6. Intre 0 - 10 000; II. **Tipuri de conexiuni realizate**: 7. Trafic internațional; 8. Mic trafic de frontieră, 9. Frontiere de stat.

Tabelul 38. **Sate româneşti trecute sub administraţia Bulgariei (1940).**

Judeţul	Plasa	Denumirea satului, populaţia şi ponderea românilor din populaţia totală
Caliacra	Balcic	Iaştâccilar - 296 (95,6%), Idris-Cuius - 308 (83,7%).
	Casim	Bejenari - 530 (59,1%), Bilo - 356 (63,2%), Casim - 979 (75,5%), Călina - 331 (56,5%), Cernaoco - 527 (60,9%), Cloşca - 172 (60%), Duranlar - 490 (69,8%), Harmanlâc - 473 (70%), Iaplagea - 101(67,3%), Ilanlâc - 863 (76,4%), Liliacova - 604 (54,5%), Malinova - 493 (70%), Melecler - 194 (84,5%), Petia - 652 (96%), Poreaz - 270 (89,2%), Salaman - 136 (87,5%), Siracova - 165 (71,5%), Viceava - 396 (86,4%).
	Ezibei	Hagighioi - 339 (56,6%), Noul Botievo - 221 (51,2%), Voineşti - 448 (97,1%).
Durostor	Accadânlar	General Dragalina - 270 (98,5%).
	Curtbunar	Regele Mihai I - 462 (100%).
	Silistra	Carvan Mic - 525 (60%), Coslugea – 1 234 (92,3%), Frăşari - 874 (100%), General Praporgescu - 477 (100%), Gramoştea - 272 (99,3%), Lipniţa - 1 486 (56,7%), Nicu Filipescu - 140 (100%), Pârjoaia - 377 (99,2%), Satu Nou - 884 (97,8%), Velichioi - 369 (58,3%).
	Turtucaia	Antimova-625 (64,48%).

Sursa: Recensământul populaţiei din 29 decembrie 1930.

Caracterul relativ închis al frontierei, determinat de particularităţile naturale, istorice şi sociale specifice, s-a reflectat şi în dinamica schimburilor transfrontaliere. Sectorul dunărean al zonei transfrontaliere româno-bulgare se caracterizează printr-o *variaţie relativ bruscă a fluxurilor transversale*, determinate de caracterul omogen al celor două zone frontaliere ce vin în contact, în condiţiile unui sistem de populare neuniform şi a unei infrastructuri de comunicaţii deficitare. La acestea se adaugă *stabilitatea istorică*, în sectorul său inferior, Dunărea funcţionând încă din Antichitate ca o axă de separare, marcată printr-un sistem de aşezări fortificate dacice, extins şi dezvoltat în perioada romană (Popp, 1988).

In cei 485 de ani de stăpânire otomană, principalele direcţii de grupare a vectorilor transfrontalieri erau date de aşezările dublete Giurgiu - Ruse (Rusciuc) şi Turnu - Nikopole, fapt explicat prin transformarea celor două oraşe de pe malul românesc în raiale, cu scopul unui mai bun control al navigaţiei şi comerţului pe Dunăre, dar şi prin construirea, în 1867, a căii ferate Giurgiu - Bucureşti, a doua ca vechime din România, de o importanţă strategică deosebită, legând capitala cu cel mai mare port al României din acea vreme.

După cel de-al Doilea Război Mondial, în contextul industrializării supradimendionate dictată de factorii politico-ideologici, Dunărea a devenit o axă de polarizare a unităţilor industriale: chimie la Turnu Măgurele, Drobeta - Turnu Severin, Turnu Măgurele, Giurgiu, Brăila, Galaţi şi Tulcea; hidrocentrale la Porţile de Fier I şi Porţile de Fier II, termocentrale la Drobeta - Turnu Severin, Brăila şi Galaţi; complexe siderurgice integrate la Galaţi şi Călăraşi; centrală atomo-electrică la Cernavodă (Fig. 93).

Consecinţa industrializării supradimensionate a fost o puternică poluare cu implicaţii transfrontaliere, favorizată de vânturile cu direcţie nord-estică şi nord-vestică, fapt care a tensionat de mai multe ori de-a lungul timpului relaţiile transfontaliere româno-bulgare şi româno-sovietice.

Odată cu schimbările structurale produse după 1989 a apărut o evidentă tendinţă negativă în evoluţia economică a aşezărilor dunărene. Cauzele generatoare ale acestui proces au fost:

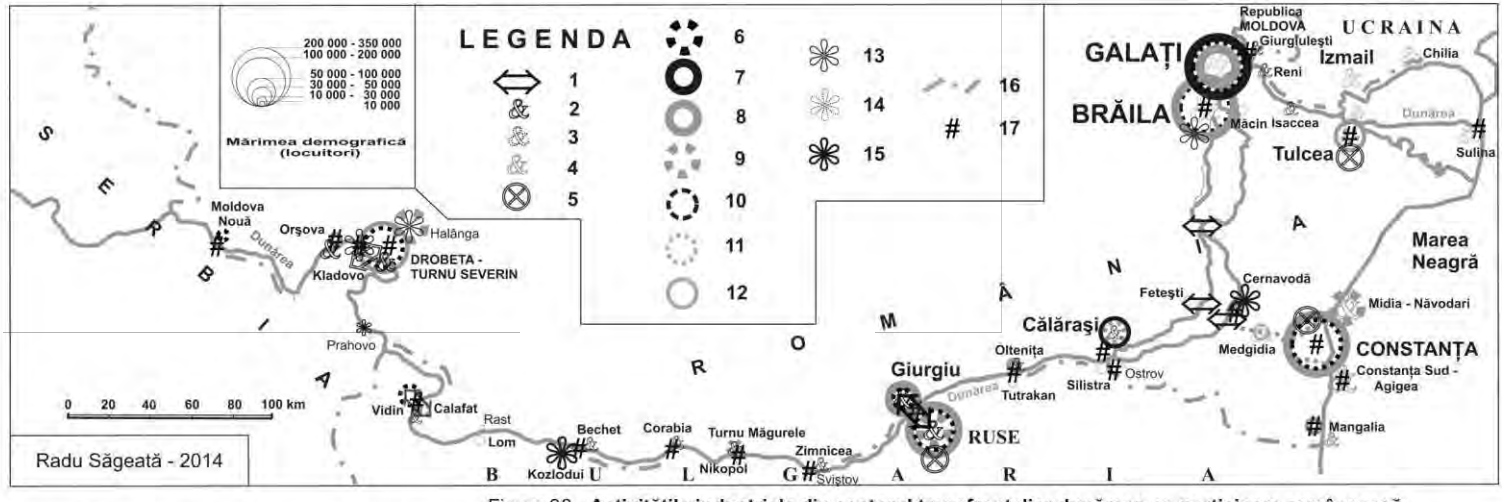


Figura 93 - **Activităţile industriale din sectorul transfrontalier dunărean cu participare românească**.

1. Poduri, 2. Porturi fluviale, 3. Porturi fluvio-maritime, 4. Porturi maritime, 5. Aeroporturi, 6. Centru de extracţie a cuprului, 7. Combinate siderurgice, 8. Şantiere navale, 9. Industrie chimică şi petrochimică, 10. Industria construcţiilor de maşini; 11. Industria celulozei şi hârtiei, 12. Fabrică de ciment, 13. Termocentrale, 14. Hidrocentrale, 15. Centrale atomo-electrice, 16. Frontiere terestre, 17. Conexiuni transfrontaliere.

- declinul general al economiei româneşti, cu efecte directe în scăderea volumului de mărfuri tranzitate pe sectorul inferior al Dunării şi a producţiei capacităţilor industriale, localizate în centrele industrial-portuare;

- desfiinţarea CAER, care a însemnat pierderea unor importante pieţe de desfacere, cu un profund impact negativ mai ales asupra ramurilor industriale, a căror producţie era orientată spre aceste pieţe, în special din domeniul siderurgiei;

- diminuarea dramatică a investiţiilor în domeniul industrial, ce a împiedicat derularea proceselor de modernizare şi retehnologizare a unităţilor industriale, menţinând în acelaşi timp nivele scăzute de productivitate a muncii;

- intensificarea acţiunilor de protecţie a mediului, ce au constituit un factor de presiune pentru industriile poluante (chimie, siderurgie), care au fost nevoite să-şi limiteze producţia pentru a se încadra în parametrii admişi de poluare.

Concomitent cu scăderea activităţii din zonă, s-a redus şi traficul fluvial. La aceasta s-au adăugat războaiele din fosta Iugoslavie (1991-2001), mai ales bombardamentele NATO asupra Serbiei (1999), concomitent cu aplicarea embargoului comercial asupra Serbiei. Astfel, s-a redus atât cantitatea mărfurilor, cât şi parcursul acestora pe calea fluvială, ca urmare a secţionării cursului navigabil, prin distrugerea podurilor de la Novi Sad.

În prezent, importanţa fluviului o domină pe cea a graniţei prin accentuarea avantajelor economice, a rolului de resursă şi de cale de transport. Dunărea favorizează comunicarea între sistemele economice limitrofe, transformând spaţiile frontaliere în zone dinamice de convergenţă, în condiţiile unei economii libere.

Particularităţile topografice ale sectorului inferior al văii Dunării au favorizat individualizarea unor aşezări umane dublete, cu rol de polarizare locală şi regională: Calafat - Vidin, Rast - Lom, Bechet - Oreahovo, Turnu Măgurele - Nikopol, Zimnicea - Sviştov, Giurgiu - Ruse, Olteniţa - Tutrakan, Călăraşi - Silistra, Galaţi - Giurgiuleşti - Reni ş.a. (Fig. 92 şi 93).

Spaţiul analizat, deşi a suferit transformări importante în a doua jumătate a secolului trecut, se menţine preponderant rural, arealele intens urbanizate fiind insulare şi puţin extinse. Din analiza ponderii populaţiei active din total şi a structurii ei profesionale, rezultă că gradul de ocupare variază între 29% şi 76%, în cele mai multe cazuri, valorile fiind sub media pe ţară. Ţinând seamă de faptul că cele mai mici valori sunt caracteristice spaţiilor rurale, iar cele mai mari spaţiilor urbane, se demonstrează astfel ruralitatea accentuată a zonei. De asemenea, ponderea redusă a populaţiei ocupate în ramuri ale industriei evidenţiază acelaşi lucru.

Luând în considerare structura populaţiei active, se disting câteva tipuri funcţionale de aşezări umane a căror apariţie şi dezvoltare a fost determinată de potenţialul de poziţie (Fig. 93):

- centre de construcţii navale: Orşova, Drobeta – Turnu Severin, Giurgiu, Olteniţa, Brăila, Galaţi şi Tulcea;

- oraşe siderurgice: Zimnicea, Călăraşi, Galaţi;

- centre ale industriei chimice: Drobeta – Turnu Severin, Turnu Măgurele, Olteniţa;

- aşezări cu funcţii agricole.

Deşi în ansamblu oraşele româneşti limitrofe Dunării au funcţii industriale, acestea nu formează un sistem urban coerent, fluxurile interindustriale fiind minime. Cu toate că localizarea industriei a fost legată iniţial de Dunăre, restructurarea industrială actuală va fi posibilă printr-o reconversie parţială sau

totală a unităţilor industriale, restructurării producţiei în funcţie de cerinţele pieţii, reorientării surselor de aprovizionare, infuziei de capital străin.

Particularităţile topografice, direcţionarea preferenţială şi intensitatea fluxurilor transfrontaliere sunt factorii care determină individualizarea şi caracteristicile unei zone transfrontaliere.

Delimitarea sectorului românesc al zonei transfrontaliere dunărene este condiţionată de doi factori esenţiali: pe de o parte de caracterul închis al graniţei, care determină îngustimea sa, iar pe de altă parte de orientarea preferenţială a axelor de circulaţie transversală, care-i determină lărgimea pe anumite porţiuni caracteristice, de maximă intensitate a fluxurilor transfrontaliere. Acestea sunt date de vectorii de schimb induşi de aşezările dublete, de dispunerea şi de tipul punctelor de vamă (mic trafic de frontieră, trafic internaţional etc) şi nu în ultimul rând, de caracterul axei de legătură (pod sau ferry-boat), care determină intensitatea fluxurilor transfrontaliere. La acestea se adaugă constituirea euroregiunilor de cooperare transfrontalieră aferente sectorului românesc al Dunării: Euroregiunea Dunărea de Mijloc - Porţile de Fier, Asociaţia de cooperare transfrontalieră *Dunărea 21*, euroregiunile Danubius şi Dunărea de Sud, Euroregiunea Giurgiu - Ruse, respectiv Euroregiunea Dunăre - Dobrogea.

Nucleele de polarizare a fluxurilor transversale sunt date de oraşele dublete situate de o parte şi de alta a frontierei, respectiv de cele două poduri transdanubiene din sectorul graniţei româno-bulgare (Giurgiu - Ruse şi Calafat - Vidin, inaugurat la 14 iunie 2013).

Prin urmare, a fost individualizat sectorul frontalier românesc adiacent graniţei româno-bulgare din sectorul dunărean ca fiind constituit din totalitatea unităţilor administrativ-teritoriale limitrofe Dunării, cu extinderi în interiorul ţării în dreptul principalelor aliniamente de concentrare a fluxurilor transfrontaliere: Calafat - Vidin şi Giurgiu - Ruse, astfel:

- *jud. Mehedinţi:* Pristol, Gârla Mare, Salcia;
- *jud. Dolj:* Cetate, Maglavit, Calafat, Ciupercenii Noi, Desa, Poiana Mare, Piscu Vechi, Rast, Negoi, Bistreţ, Măceşu de Jos, Gighera, Ostroveni, Bechet, Călăraşi, Dăbuleni;
- *jud. Teleorman:* Islaz, Turnu Măgurele, Ciuperceni, Traian, Seaca, Suhaia, Zimnicea, Năsturelu, Pietroşani;
- *jud. Giurgiu:* Găujani, Vedea, Slobozia, Stăneşti, Giurgiu, Frăteşti, Daia, Oinacu, Gostinu, Prundu;
- *jud. Călăraşi:* Chirnogi, Olteniţa, Spanţov, Chiselet, Dorobanţu, Ciocăneşti, Grădiştea, Cuza Vodă, Călăraşi.

5.3. Asociaţia de cooperare transfrontalieră „Dunărea 21” (MP, RS)

5.3.1. Caracterizare generală

La 18 ianuarie 2002 s-au pus bazele constituirii primului nucleu al Asociaţiei de cooperare transfrontalieră „Dunărea 21” la nivelul primăriilor şi consiliilor locale din oraşele *Calafat* (din România), *Vidin* (din Bulgaria) şi *Zaječar* (din Serbia). Denumită *asociaţie*, „Dunărea 21” are toate particularităţile structurale şi funcţionale ce definesc o euroregiune de cooperare transfrontalieră.

Aderările succesive a unor unităţi administrativ-teritoriale limitrofe acestor oraşe au configurat această structură de cooperare transfrontalieră trilaterală, astfel (Fig. 94):

- sectorul românesc: alcătuit din oraşul *Calafat* şi comunele *Poiana Mare*, *Desa*, *Cetate* şi *Ciupercenii Noi*;
- sectorul bulgăresc: alcătuit din municipalităţile *Vidin*, *Lom*, *Belogradchik*, *Kula*, *Dimovo*, *Rujniti* şi *Mokres*;
- sectorul sârb: alcătuit din municipalităţile *Zaječar*, *Kladovo*, *Negotin*, *Sokobanja*, *Knjazevac*, *Bor* şi *Majdanpek*.

Structura de conducere a Asociaţiei cuprinde un Consiliu special constituit din reprezentanţi ai autorităţilor locale din Calafat, Zaječar şi Vidin şi câte un reprezentant al ministerelor de externe din fiecare ţară participantă.

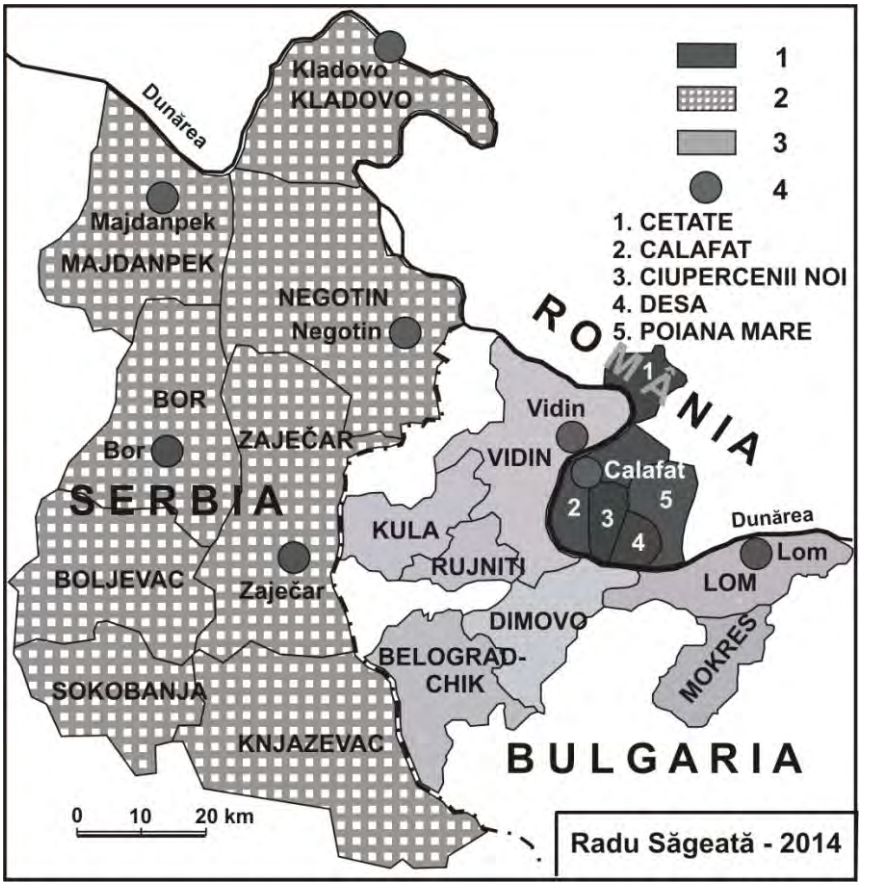


Figura 94. **Asociaţia de cooperare transfrontalieră „Dunărea 21”.**
1. Sectorul românesc, 2. Sectorul sârbesc, 3. Sectorul bulgăresc, 4. Centre polarizatoare, 5. Frontieră terestră.

Cadrul natural este dat de un relief variat, cu energie mare, circa 1 110 m în apropiere de Munţii Deli Jovan, 300 - 600 m în valea Timocului şi sub 200 m în Lunca Dunării şi în Câmpia Băileştilor din sectorul românesc (Ilieş, 2004). Particularităţile fizico-geografice ale frontierei se reflectă asupra strategiilor de dezvoltare a căilor de comunicaţie. Principalele probleme cu care se confruntă aceste sectoare de frontieră sunt lipsa podurilor peste Dunăre şi particularităţile cadrului natural, care influenţează traseul reţelelor de comunicaţii.

Cele trei oraşe (Calafat, Vidin şi Zaječar) acţionează ca principale nuclee de polarizare frontalieră.

Calafat, 17 336 loc (2011) situat în extremitatea sud-vestică a României, la 90 km de Craiova, la intersecţia coridoarelor paneuropene de transport IV ce leagă Europa Centrală de Peninsula Balcanică şi VII (Dunărea), beneficiază de un potenţial de poziţie favorabil, amplificat, prin inaugurarea, la 14 iunie 2013, a podului transdanubian Calafat - Vidin. Până la acea dată, legăturile rutiere dintre cele două oraşe se realizau cu ajutorul ferry-boat-ului.

Municipiul Calafat este unul dintre porturile fluviale ale României şi un important punct de trecere a frontierei spre Bulgaria.

Vidin, 48 071 loc. (2011) este cel mai mare dintre cele trei oraşe polarizatoare ale Euroregiunii. Situat pe malul bulgăresc, vizavi de Calafat, oraşul este cel mai mare port din sectorul vestic al frontierei româno-bulgare. Aşezare cu origini străvechi, oraşul Vidin dispune de un potenţial turistic important, evidenţiindu-se Castelul medieval „Baba Vida" şi Catedrala „Sf. Mare Mucenic" Dimitrie (sec. XVII), a doua biserică din Bulgaria ca mărime, după catedrala „Sf. Alexandâr Nevski" din Sofia. Castelul medieval „Baba Vida", situat în zona de nord a oraşului, pe malul Dunării, a fost construit pe ruinele zidurilor cetăţii antice Bononia. Este una dintre fortăreţele medievale din Bulgaria păstrate în stare foarte bună. În 1958 a fost deschis pentru turişti, iar în incinta acestuia a fost inaugurat şi un muzeu.

Podul Calafat - Vidin conectează cele două oraşe, la kilometrul 796 al Dunării, fiind al doilea pod peste Dunăre între România şi Bulgaria. În Bulgaria mai este cunoscut şi sub denumirea de „Podul 2 peste Dunăre". Podul, suspendat, are o lungime totală de 1 971 m, o lăţime de 31 m şi o deschidere principală de 180 m. Dispune de o şosea cu două benzi pe sens, un singur fir de cale ferată şi o bandă pentru biciclişti. Conform estimărilor din Memorandumul de Finanţare, traficul mediu estimat până în anul 2030 ar urma să fie de 8 400 vehicule/zi şi 30 de trenuri/zi[107].

Logica amplasamentului acestui pod a fost dictată de integrarea României şi Bulgariei în Uniunea Europeană şi dezvoltarea axei de circulaţie Sofia - Timişoara - Budapesta.

Podul propriu-zis este o investiţie bulgară, beneficiarul lucrării fiind Ministerul Transporturilor din Bulgaria, în timp ce partea română se obligă să realizeze infrastructura rutieră şi feroviară de acces la pod de pe teritoriul României.

Zaječar, 43 860 loc. (2011) este cel mai mare oraş din regiunea Krajna-Timoc. Important centru cultural-ştiinţific al Serbiei (centru universitar, gazdă a unor manifestări culturale de prestigiu), oraşul dispune şi de un remarcabil potenţial turistic (în satul Gamzigrad din apropiere, se află *Palatul lui Galerius din Felix Romuliana*, obiectiv înscris în Patrimoniul mondial UNESCO).

5.3.2. Populaţia, forţa de muncă şi economia în sectorul românesc

În 1990 populaţia din sectorul românesc al Euroregiunii a fost de 51 265 persoane, adică 6,6% din populaţia totală a judeţului Dolj. Un maxim demografic a fost atins în anul 1993 – 51 919 pers., după care populaţia a început să scadă treptat, ajungând la 43 458 loc. la recensământul din 2011, o scădere de 8 461

[107] „Financing Memorandum ISPA Measure No.: 2004/BG/16/P/PT/005". Ministerul de Finanțe al Bulgariei, 18 februarie 2005. Accesat la 31 martie 2013.

persoane, situaţie înregistrată ca urmare a liberalizării avorturilor după căderea regimului comunist, asociată cu îmbătrânirea demografică şi creşterii mortalităţii (Fig. 95). Pentru prima oară după 1990, pe lângă bilanţul natural negativ intervine şi bilanţul migratoriu negativ. După 1992 se constată apariţia fenomenului de îmbătrânire demografică care nu mai poate susţine creşterea demografică.

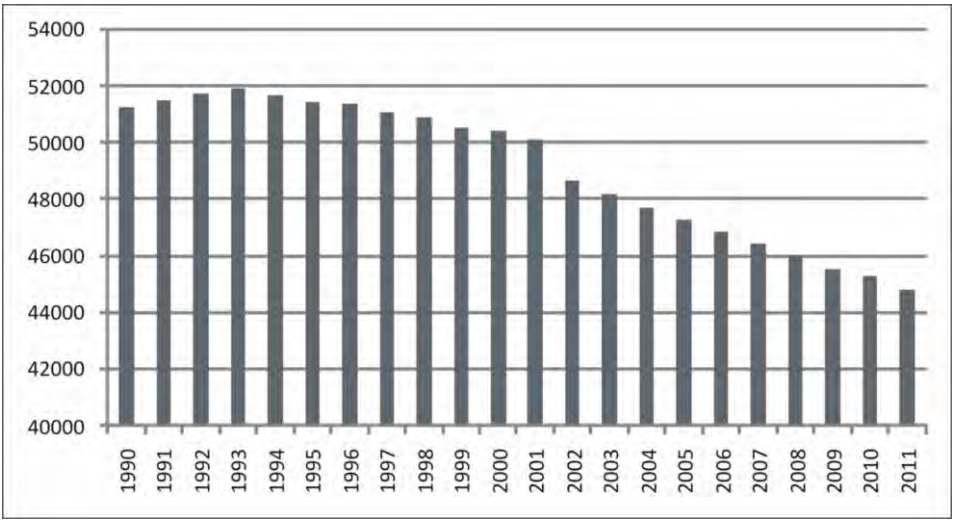


Figura 95. **Evoluţia numerică a populaţiei** (1990 - 2011).

Mişcarea naturală a populaţiei

Mişcarea naturală a populaţiei constituie, alături de cea migratorie, una dintre componentele care determină evoluţia în timp a unei populaţii. Factorii principali care determină creşterea sau scăderea numărului de locuitori sunt natalitatea şi mortalitatea care depind de comportamentul demografic, influenţat la rândul său de către factorii socioeconomici şi politici.

Natalitatea, unul dintre principalii factori de creştere demografică şi indicator al dinamicii populaţiei a înregistrat scăderi semnificative în intervalul 1990 - 2011 (646 născuţi vii în anul 1990 faţă de 351 în 2011, o scădere de 295 născuţi în 21 ani). În anul 1990 media ratei natalităţii în România a fost de 13,6‰, în timp ce la nivelul Asociaţiei „Dunărea 21" a fost de 12,6‰ (Fig. 96).

Repartiţia de ansamblu a acestui indicator s-a diferenţiat pe medii, în urban fiind mai ridicat (13,6‰) faţă de rural (11,9‰).

În municipiul Calafat numărul născuţilor vii, în anul 1990, a fost de 276, valoarea natalităţii fiind de 13,6‰, pentru ca în 2011 valoarea să fie de doar 7,8‰ (135 născuţi). La nivelul celor patru comune româneşti care fac obiectul studiului, natalitatea a fost de 11,9‰ în 1990, pentru ca în anul 2011 să scadă la 7,8‰.

La începutul anilor 1990, valori superioare mediei de 12,6‰ s-au înregistrat în municipiul Calafat - 13,6‰ şi în comuna Desa - 13,2‰. Cea mai mică valoare a natalităţii a fost în comuna Cetate - 10,9‰. În 2011 cea mai mică valoare a natalităţii s-a înregistrat în comuna Ciupercenii Noi - 5,6‰, la polul opus situându-se comuna Desa - 12,7‰.

Din analiza natalităţii se observă o tendinţă de scădere. Numărul naşterilor a scăzut considerabil în ultimii ani atât ca urmare a schimbării mentalităţii legate de dimensiunea familiei (tot mai multe familii optează pentru un singur copil), a

liberalizării întreruperilor de sarcină, dar şi a condiţiilor socioeconomice. Creşterea implicării femeilor în societate dar şi greutăţile familiale se resimt pe plan demografic prin reducerea natalităţii, fertilităţii sau prin creşterea divorţialităţii.

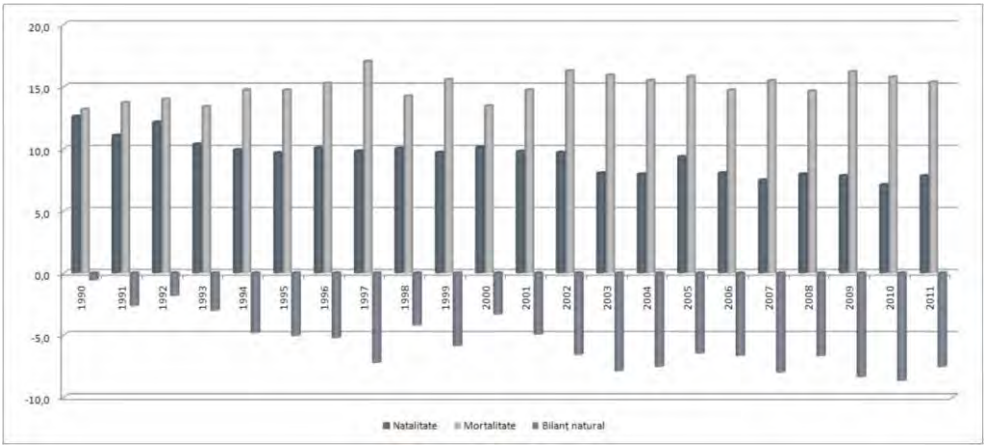


Figura 96. **Evoluţia ratei natalităţii** (1990-2011).

Mortalitatea, ca fenomen demografic, este influenţată de o serie de factori ecologici, sociali şi economici cum ar fi nivelul de educaţie şi accesul la serviciile medicale.

În anul 1990 valoarea medie a mortalităţii a fost de 13,2‰ (676 persoane), în mediul rural fiind 15,6‰ (483 persoane). Valorile maxime s-au înregistrat în comunele Cetate - 22‰ şi Poiana Mare - 15,2‰, municipiul Calafat având valoarea minimă a mortalităţii de 9,5‰. În 2011 mortalitatea a crescut la 15,4‰ (691 persoane). Analiza datelor la nivel de unitate administrativ-teritorială arată că valorile cele mai ridicate ale ratei de mortalitate se regăsesc în comunele Cetate - 21,5‰ şi Ciupercenii Noi - 18,1‰.

Mortalitatea este ţinută sub control prin preocuparea consecventă a oamenilor pentru sănătatea lor. Însă, nivelul de trai scăzut datorat lipsei locurilor de muncă şi posibilităţilor materiale scăzute, face ca unele afecţiuni să se acutizeze şi să aibă urmări dramatice. Mortalitatea, ca expresie a numărului de îmbolnăviri, este strâns legată de starea economică a populaţiei, de nivelul de educaţie şi informare, de factorii sociali.

De asemenea, mortalitatea este şi un indicator al calităţii vieţii, fiind influenţată de factori economici şi sociali cum ar fi accesul la serviciile de sănătate şi nivelul de educaţie, dar şi de factori ecologici.

Mortalitatea infantilă influenţează într-o măsură mai mică mişcarea naturală, dar reflectă un anumit nivel social şi de educaţie sanitară în rândul populaţiei. Depinde de infrastructura sanitară, de gradul de accesibilitate al localităţilor rurale, de nivelul de instruire al părinţilor dar şi de situaţia materială a gospodăriei.

În 1990, valoarea medie a mortalităţii infantile pe ansamblul zonei frontaliere româneşti a fost de 29,4‰. Valoarea maximă a fost de 84,5‰, înregistrată în comuna Cetate, urmată de municipiul Calafat, cu 32,6‰. La polul opus, în comuna Poiana Mare a fost de 6,1‰. În 2011 mortalitatea infantilă a avut valori mult mai mici, ca urmare a îmbunătăţirii condiţiilor de trai, de doar 2,8‰. In cele patru comune nu s-a înregistrat nici un deces sub vârsta de un an.

Bilanţul natural este un indicator care reflectă echilibrul existent între natalitate şi mortalitate, evidenţiind creşterea naturală a unei populaţii. Un bilanţ natural pozitiv nu înseamnă neapărat o creştere a populaţiei, volumul acesteia depinzând şi de fluxurile migratorii. Astfel calculat, bilanţul natural pentru arealul studiat a înregistrat valoari negative: -0,6‰ în 1990, în 2011 scăderea fiind mult mai accentuată, de -7,6‰. Creşterea valorii bilanţului natural negativ se datorează scăderii natalităţii şi creşterii mortalităţii generale, ceea ce determină accentuarea îmbătrânirii populaţiei.

Mişcarea migratorie a populaţiei

Mobilitatea spaţială a populaţiei se referă la totalitatea deplasărilor populaţiei în teritoriu – cu şi fără schimbarea domiciliului stabil, indiferent de durata absenţei din localitatea de origine. Cauzele migraţiei sunt multiple şi pot fi atribuite situaţiei socio-culturale sau celei sanitare. Mişcarea migratorie reprezintă cea de-a doua componentă a dinamicii populaţiei, fiind definită prin numărul persoanelor sosite şi plecate dintr-o zonă ori unitate administrativă, având ca rezultat sporul migratoriu.

Ca eveniment social, migraţia se referă la deplasarea de persoane – individual sau în grup – în afara localităţii de reşedinţă. Diferitele forme ale migraţiei sunt corelate cu schimbările socioeconomice, precum şi cu nivelul de trai. În anumite condiţii, migraţia apare ca o consecinţă a acestor schimbări, ceea ce poate determina o reacţie de tip feed-back. Migraţiile definitive ale populaţiei au avut şi au un rol esenţial atât în evoluţia numerică a populaţiei, cât şi în redistribuirea acesteia pe medii de rezidenţă.

Numărul persoanelor care s-au stabilit cu domiciliul în localităţile sectorului românesc al Asociaţiei „Dunărea 21” a fost, în anul 1990, de 2 037 pers. (39,7‰ din populaţia totală). Cele mai mari valori au fost în mediul urban (municipiul Calafat) – 84,7‰, iar în rural doar 10,4‰ (Fig. 97).

În 2009 valoarea stabilirilor de domiciliu a scăzut la 13,0‰ (582 persoane), valorile celor două medii fiind destul de apropiate: 13,6‰ în urban şi 12,6‰ în rural.

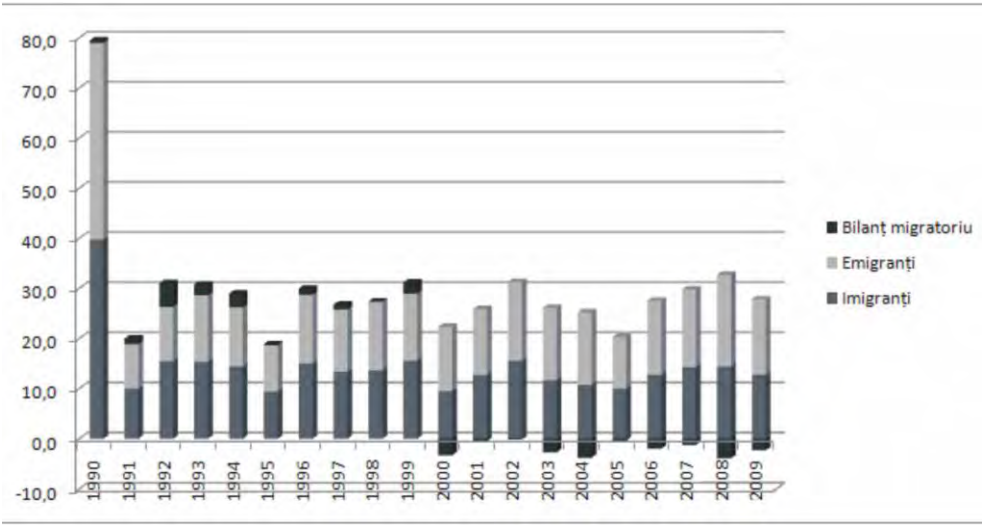


Figura 97. **Evoluţia mişcării migratorii** (1990 - 2009).

În anul 1990 numărul persoanelor care au plecat cu domiciliul din localitate a înregistrat valoarea de 39,3‰ (2.014 plecări), valoarea maximă înregistrată a plecărilor fiind în mediul rural, de 49,5‰. În 2009 valoarea emigrării a scăzut la 15,3‰ (686 plecări cu domiciliul din localitate). Valorile maxime ale emigrării s-au înregistrat în municipiul Calafat şi comuna Poiana Mare cu 343, respectiv 130 plecări.

Bilanţul migratoriu este rezultatul diferenţei dintre numărul sosiţilor şi cel al plecaţilor. În 1990 acesta a înregistrat o valoare negativă de -39,0‰, doar în Calafat şi Desa înregistrându-se valori pozitive: 4,1‰, respectiv 0,8‰, ceea ce arată că numărul stabilirilor a fost mai mare decât cel al plecărilor cu domiciliul din localitate. În 2009 soldul migratoriu a avut o valoare medie pozitivă de 0,1‰ în rural, în urban fiind negativ, de -6,1‰.

Structuri şi comportamente demografice

Structura populaţiei pe medii de rezidenţă (urban, rural). În 2011, 17 336 loc. (39,9%) din totalul celor 43 458 loc. erau în mediul urban, iar 26 122 loc., (60,1% din totalul populaţiei) în mediul rural, faţă de 39,4% în urban la nivelul anului 1990, diferenţa fiind vizibilă în scăderea totală a numărului de locuitori, cu peste 7.800 de persoane în intervalul 1990-2011.

În evoluţia mişcării naturale se constată diferenţieri importante pe cele două medii – urban şi rural. Natalitatea în rural o depăşeşte pe cea din urban. Cu totul alta este situaţia mortalităţii în cele două medii. În mediul rural mortalitatea înregistrează valori de două ori mai mari decât în mediul urban. Acest fenomen se datorează faptului că în sate populaţia este mult mai îmbătrânită decât în municipiul Calafat şi totodată nivelul de trai este mai scăzut.

Structura pe sexe. Din totalul de 43 458 locuitori, 21 249 (48,9%) erau bărbaţi, iar 22 209 (51,1%) femei (date la recensământul din 2011), valori apropiate de cele înregistrate în 1990: 48,3%, respectiv 51,7%.

Structura populaţiei pe grupe de vârstă şi sexe. Procesul de tranziţie economico-socială şi demografică determinat o redistribuire a resurselor umane şi schimbări în structura populaţiei pe grupe de vârstă şi sexe. Concomitent cu trecerea la economia de piaţă, evoluţia populaţiei a intrat într-un proces de declin demografic ca urmare a liberalizării avorturilor şi a ratelor ridicate de mortalitate, ceea ce a dus către o scădere din ce în ce mai accentuată a numărului populaţiei.

Structura populaţiei reflectă în mare parte schimbările politice şi socio-economice dintr-un anumit teritoriu. Populaţia regiunii suferă un proces de îmbătrânire demografică, rezultatul unui complex de factori, dintre care se remarcă scăderea ratei natalităţii, mortalitatea ridicată şi creşterea migraţiei în afara graniţelor ţării, mai ales a forţei de muncă tinere.

Structura populaţiei pe grupe de vârstă şi sexe în anul 1990 se prezenta astfel: populaţia tânără avea o pondere de 20,2% din totalul populaţiei; populaţia în vârstă de muncă reprezenta 59,6%, restul de 20,1% fiind populaţia vârstnică (Fig. 98).

Din analiza datelor rezultă că populaţia tânără depăşea 20% din totalul populaţiei, care este valoarea optimă într-o structură demografică echilibrată. Cele mai mari ponderi ale tinerilor au fost în Calafat – 23,3% şi Desa – 22,3%. În ceea ce priveşte populaţia vârstnică, procentul maxim se regăsea în Ciupercenii Noi – 22,0%.

Referitor la structura populaţiei pe grupe de vârstă, pentru anul 2011 se observă accentuarea procesului de îmbătrânire, ponderea tinerilor fiind redusă

(13,6%) ceea ce se datorează migraţiei şi unei natalităţi din ce în ce mai scăzute. Ponderea populaţiei apte de muncă din totalul populaţiei s-a diminuat. Procesul de îmbătrânire este mai intens la populaţia feminină datorită speranţei de viaţă mai mari. Ponderea persoanelor de 60 ani şi peste această vârstă a ajuns la 24,4% din totalul populaţiei. În mediul rural se constată o accentuare a fenomenului de îmbătrânire demografică, vârstnicii depăşind 22% în toate comunele din spaţiul analizat.

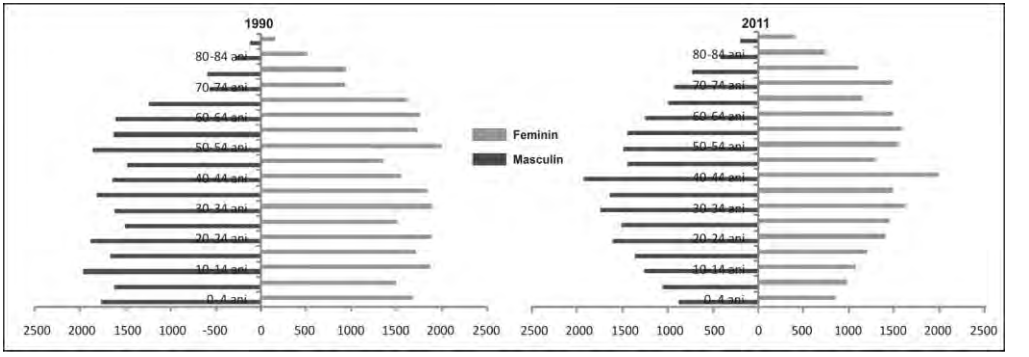


Figura 98. **Structura populaţiei pe grupe de vârstă şi sexe** (1990-2011).

Evoluţia mişcării naturale a condus la scăderea bilanţului natural şi în consecinţă la micşorarea procentuală a numărului de locuitori din grupa de vârstă sub 15 ani, concomitent cu creşterea numerică şi procentuală a populaţiei de 60 de ani şi peste. Structura populaţiei pe grupe de vârste a evoluat, în intervalul 1990 - 2011, spre accentuarea procesului de îmbătrânire, evidenţiat şi prin configuraţia piramidei pe grupe de vârstă şi sexe (Fig. 98).

Persoane salariate

Numărul mediu de salariaţi la începutul anilor 1990 a fost de 17 769 persoane (5,6% din numărul mediu al salariaţilor din jud. Dolj), pentru ca în 1995 numărul acestora să scadă la jumătate: 6 238. La nivel de unitate administrativă, cel mai mare număr de salariaţi s-a înregistrat în municipiul Calafat – 10 103 pers. şi în comuna Poiana Mare: 1 728 salariaţi.

La recensământul din 2011 numărul persoanelor salariate a fost de 4 134 (3,9% din totalul judeţului). Cel mai mare număr de salariaţi s-a înregistrat în municipiul Calafat – 3 209 persoane, urmat la mare distanţă de comuna Poiana Mare cu 565 salariaţi. La polul opus erau comunele Desa şi Ciupercenii Noi cu 122, respectiv 103 salariaţi.

Schimbările structurale din economia românească s-au repercutat şi asupra structurii forţei de muncă. Modificări importante s-au produs atât în repartiţia populaţiei ocupate pe sectoare de activitate cât şi în structura acestora pe ramuri economice. Singurele sectoare de activitate în care numărul populaţiei ocupate a crescut au fost sectorul terţiar (în special serviciile) şi cel primar.

Organizarea sistemului de învăţământ.

În anul 1990, numărul total al unităţilor şcolare din structurile administrativ-teritoriale aferente sectorului românesc al Asociaţiei „Dunărea 21” a fost de 43. Dintre acestea, 21 erau unităţi preşcolare, 17 aparţineau învăţământului primar şi gimnazial, patru celui liceal, o şcoală de arte şi meserii şi o şcoală postliceală în municipiul Calafat. În 2011, în cadrul localităţilor analizate, mai funcţionau doar 9

unităţi şcolare, dintre care patru şcoli cu clase primare şi gimnaziale, inclusiv pentru învăţământul special, totalul fiind completat de patru licee (două în municipiul Calafat şi câte unul în comunele Cetate şi Poiana Mare) şi o de şcoală postliceală în Calafat.

Prin contrast, conform datelor statistice furnizate de INS, numărul elevilor cuprinşi în sistemul de învăţământ a înregistrat o creştere de la 14 245 în 1990 la 15 490 în 2011. Cel mai mare număr de elevi înscrişi (5 614) a fost în învăţământul preuniversitar, urmat de cel primar şi gimnazial, cu 3 121 elevi. În învăţământul profesional erau înscrişi 136 de elevi în 1990 pentru ca în prezent să nu mai fie niciunul.

Numărul elevilor din învăţământul postliceal a fost de 625 în 2011. Concomitent, personalul didactic era de 452 persoane dintre care cea mai mare parte lucra în învăţământul primar şi în cel gimnazial.

Sănătatea şi asistenţa socială

În anul 2011, unităţile sanitare din arealul analizat erau repartizate astfel: 2 spitale (în Calafat şi Poiana Mare), 2 policlinici, 1 dispensar, 16 farmacii, 1 punct farmaceutic - proprietate publică; 27 cabinete medicale, 2 cabinete stomatologice, 8 laboratoare medicale aflate în proprietate publică. În 1990 erau înregistraţi 138 de medici care lucrau în proprietate publică, dintre care 75 în Calafat. În 2011 numărul medicilor a scăzut la 93, din care doar doi lucrau în mediul privat.

Infrastructura turistică

Capacitatea de cazare pe tipuri de structuri de primire turistică se prezenta în 1990 astfel: un hotel cu 155 locuri şi 15 în campinguri în municipiul Calafat; în 2011 cazarea era asigurată de două hoteluri – unul în Calafat cu 94 locuri, celălalt în comuna Cetate cu 20 locuri; campingurile s-au desfinţat în acest interval. Numărul sosirilor de turişti a fost de 1 646 în anul 2001, pentru ca în 2011 să se reducă la jumătate.

În ceea ce priveşte numărul de înnoptări în structurile de cazare, acestea au fost de 1 838 (înregistrate doar la hotelul din Calafat), ulterior remarcându-se o creştere la 2 038 (1 824 înnoptări în cele două hoteluri şi 214 în hostelul din Calafat).

Infrastructura tehnico-edilitară

Lungimea totală a reţelei de distribuţie a apei potabile a crescut de la 38,3 km în 2001 la 92,6 km în 2011; pe lângă cea din municipiul Calafat adăugându-se astfel de dotări şi în comunele Cetate şi Desa.

Capacitatea instalaţiilor de procesare a apei potabile a fost de 75 996 m^3/zi, dintre care 73 229 m^3/zi (peste 96% în Calafat). Prin contrast, ca urmare a scăderii cererii, cantitatea de apă potabilă distribuită consumatorilor a scăzut de la 2 194 000 m^3 în anul 2000 la 1 717 000 m^3 în 2011. Concomitent, cantitatea de apă necesară consumului casnic a scăzut de la 1 611 000 m^3 la 1 106 000 m^3.

Energia termică distribuită a fost în continuă scădere: de la 59 887 gigacalorii în 1993 s-a ajuns la doar 2 664 în 2011 ca urmare a debranşării populaţiei. În schimb, pentru mărirea ariei de acoperire, lungimea conductelor de canalizare a crescut de la 24,6 km în 1990 la 45,6 km în 2011.

Suprafaţa spaţiilor verzi este de circa 39 ha. Lungimea străzilor orăşeneşti este de 45 km, dintre care 39 km sunt străzi orăşeneşti modernizate. Suprafaţa intravilană a municipiului Calafat era în 2011, de 1 055 ha.

5.4. Euroregiunea Dunărea de Sud (ND)

5.4.1. Caracterizare generală

Euroregiunea Dunărea de Sud este singura euroregiune discontinuă teritorial de la frontierele României. A fost creată în anul 2001 şi cuprinde trei municipalităţi din Bulgaria: *Svişţov*, *Belene* şi *Nikopol* şi patru oraşe din *România*: municipiile *Turnu Măgurele*, *Alexandria* şi *Roşiori de Vede* şi oraşul *Zimnicea*.

Cadrul natural al acestora se suprapune celor două unităţi naturale pe care le separă Dunărea în sectorul transfrontalier româno-bulgar : Câmpia Dunării de Jos în nord, respectiv Podişul Prebalcanic în sud.

Administrativ, sunt incluse în două districte din Bulgaria: *Svişţov* care aparţine provinciei Veliko Târnovo, respectiv *Nikopol* şi *Belene*, ce aparţin provinciei Pleven (Plevna), în vreme ce toate cele patru oraşe româneşti sunt incluse în judeţul Teleorman (Fig. 99).

Figura 99. **Euroregiunea Dunărea de Sud.**
1. Sectorul românesc, 2. Sectorul bulgăresc, 3. Frontiera de stat.

Suprafaţa Euroregiunii „Dunărea de Sud" este de 1 762,55 km^2, respectiv 1 326,9 km^2 (80,1%) pe teritoriul Bulgariei şi 435,65 km^2 (19,9%) pe teritoriul României.

Constituirea Euroregiunii a încercat să răspundă necesităţilor de stabilire şi de păstrare dinamică a mediului şi a particularităţilor economice din localităţile incluse între limitele sale. În conformitate cu documentul programatic intitulat *Înţelegerile cooperării transfrontaliere*, grupurile tehnice de lucru au fost organizate în următoarele secţiuni: infrastructură, economie, protecţia mediului, educaţie, cultură şi sport.

Scopul constituirii acestei euroregiuni a fost de a promova colaborarea de-a lungul ambelor maluri ale Dunării în următoarele domenii de interes comun: schimburi culturale, comunicaţii, transporturi, sănătate, sport şi turism, protecţia mediului, intervenţie comună în caz de dezastre naturale şi tehnologice, dezvoltarea relaţiilor de prietenie şi cooperare între statele vecine, colaborarea între organizaţii, instituţii şi oamenii de afaceri (Ilieş, 2004).

În cadrul programului *PHARE-CBC – Transborder cooperation*, au fost dezvoltate proiecte care au adus împreună copii şi tineri de pe ambele maluri ale Dunării, în cadrul proiectelor „Spre prietenie prin sport", „Fă-ţi un prieten pe celălalt mal al Dunării", „Radio Katranov", "Balkan youth forum", "Share your dreams, share your reality" sunt numai câteva dintre proiectele care au dus la o mai bună colaborare în rândul populaţiei Euroregiunii Dunărea de Sud.

Conducerea Euroregiunii este structurată astfel:

- *organe de conducere*: Consiliul Euroregiunii format din 16 membri dintre care 8 în partea bulgară şi 8 în partea română;
- *organe executive*: secretariat cu sedii la Sviştov şi Alexandria şi grupuri tehnice de lucru de fiecare parte.

Din punct de vedere structural, este o formă de cooperare transfrontalieră de tip euroregional, care include localităţi din două state, cu o singură frontieră de stat, această frontieră reprezentând una dintre cele mai importante axe de circulaţie fluviale ale continentului european.

Ca dimensiune, se încadrează în categoria celor mici cu teritorii politice faţă în faţă, considerate printre cele cu şansele cele mai mari de dezvoltare din punct de vedere al funcţionalităţii.

Populaţia totală a Euroregiunii Dunărea de Sud a fost în anul în 2011 de 183 007 locuitori dintre care 71 327 locuitori (38,9%) în sectorul bulgar şi 111 680 locuitori (61,1%) în sectorul românesc (Tab. 39).

Tabelul 39. **Caracteristici geodemografice ale Euroregiunii Dunărea de Sud.**

Unitatea administrativă	Suprafaţa		Populaţia		Anul de referinţă	Denistatea (loc/km^2)
	km^2	%	loc.	%		
Alexandria	95,63		45 434		2011	475,1
Roşiori de Vede	115,2		27 416		2011	238,0
Turnu Măgurele	93,82		24 772		2011	264,0
Zimnicea	131,0		14 058		2011	107,3
Sectorul românesc	*435,65*	*19,9*	*111 680*	*57,2*	*2011*	*1 084,4*
Belene	285,0		10 908		2009	38,3
Sviştov	625,3		49 817		2011	79,7
Nikopol	416,6		10 602		2009	25,49
Sectorul bulgăresc	*1 326,9*	*80,1*	*71 327*	*42,8*	*2009/2011*	*53,75*
Total Euroregiune	**1 762,55**	**100**	**183 007**	**100**	**2009/2011**	**103,83**

În privinţa funcţionalităţii Euroregiunii apar câteva particularităţi şi anume (Ilieş, 2004, p. 140):

- este o euroregiune asimetrică din punct de vedere al unităţilor administrativ-teritoriale, deoarece în partea română sunt incluse patru oraşe cu densităţi mari ale populaţiei, iar în partea bulgară sunt structuri teritoriale mixte (formate atât din localităţi urbane cât şi rurale);
- în ceea ce priveşte coeziunea teritorială, doar două dintre oraşele din partea română sunt riverane Dunării, în comparaţie cu partea bulgară, unde toate unităţile administrativ-teritoriale au acces direct la Dunăre. Perspectiva includerii şi a altor unităţi administrativ-teritoriale, rurale din partea românească, ar asigura o coeziune teritorială şi funcţională la nivelul Euroregiunii;
- atât oraşele româneşti cât şi cele bulgare sunt repartizate echilibrat în cadrul Euroregiunii, ceea ce permite substituirea acestora cu poli de atracţie regională, cu consecinţe favorabile în elaborarea unor strategii coerente de dezvoltare;

- datorită lipsei podurilor de legătură, Dunărea reprezintă o „barieră naturală” care îngreunează circulaţia între comunităţile dintre localităţile frontaliere.

O necesitate pentru facilitarea fluxurilor transfrontaliere ar consitui-o construirea unui pod la Turnu Măgurele - Nikopol, acesta asigurând o funcţionalitate corespunzătoare la nivelul celor două areale frontaliere.

Principala problemă a Euroregiunii este dată de lipsa unei conexiuni directe pentru transportul auto şi cel feroviar între cele două sisteme de căi şi mijloace de comunicaţie, situate de o parte şi de cealaltă a Dunării. Până în prezent, cele două sisteme de căi de comunicaţie sunt deservite de podurile transdanubiene Giurgiu - Ruse şi Calafat - Vidin, în timp ce între localităţile dunărene „dublete” aferente Euroregiunii (Turnu Măgurele - Nikopol, respectiv Zimnicea - Sviştov), conexiunea este asigurată prin intermediul transportului naval de tip ferry-boat.

5.4.2. Oraşele din sectorul românesc

Municipiul *Alexandria* este localizat pe partea dreaptă a râului Vedea, având ca vecini comunele Măgura, Purani şi Mârzăneşti în est; Poroschia şi Ştorobăneasa în sud; Nanov şi Mavrodin în vest şi Orbeasca în nord.

Oraşul a fost populat din cele mai vechi timpuri, dovadă în acest sens fiind descoperirile de monede greco-macedone şi romane din apropiere, în localităţile Poroschia şi Lăceni.

Alexandria a fost atestată documentar abia în anul 1834, în timpul domnitorului Alexandru Dimitrie Ghica, populaţia provenind din satele situate în imediata vecinătate a oraşului. Oraşul a fost declarat municipiu în anul 1979 şi este reşedinţa şi principalul centru economic şi cultural al judeţului Teleorman.

Conform datelor recensământului din 2011, populaţia oraşului era de 45 434 locuitori, dintre care 22 040 bărbaţi (45,5% din total) şi 23 394 femei (54,5%).

Primele activităţi economice ale oraşului au fost cele legate de industria produselor de panificaţie, ulterior ramurile industriei diversificându-se treptat. În prezent, situaţia economică a municipiului Alexandria este strâns legată de cea la nivel naţional, caracterizată de restructurări şi reforme, însă este influenţată şi de specificul local al regiunii, ce influenţează dinamica agenţilor economici.

Industria este reprezentată prin *SC Koyo SA* - producătoare de rulmenţi; *SC Electrotel SA* - produce echipamente electrice de joasă tensiune, confecţii metalice şi aparatură electrocasnică; *SC Iaica SA* – specializată în accesorii, echipamente şi elemente pentru instalaţii de ventilare şi climatizare; *SC Altex SA* – produce fire textile şi articole de confecţii; *SC Saifcar SA* – specializată în construcţii, montaj, instalaţii şi reparaţii pentru construcţii civile şi industriale; *SC Germino SA* – specializată în produse de panificaţie; *SC Hidro Olt Construct Alexandria* – specializată în construcţii montaj, instalaţii şi reparaţii pentru construcţii civile şi industriale; *SC Cicalex SA*, ce produce specialităţi din carne, conserve de carne pate de ficat.

Lungimea totală a drumurilor municipale este de 67 km, dintre care 60 km sunt modernizaţi. Starea tehnică a drumurilor este bună, deficienţe apar la numărul locurilor de parcare care sunt insuficiente în comparaţie cu numărul de autovehicule. Lungimea reţelei de apă potabilă se ridică la 132 km, reţeaua de canalizare publică beneficiind de 80 km de conducte.

În municipiul Alexandria funcţionează 13 grădiniţe, 8 şcoli, 5 licee, 2

colegii, o şcoală postliceală, o şcoală specială, o şcoală profesională şi un club şcolar sportiv. Începând cu anul universitar 1999 - 2000 în Alexandria funcţionează Facultatea de Contabilitate şi Informatică de Gestiune din cadrul Academiei de Studii Economice din Bucureşti, iar din anul universitar 1992 - 1993 funcţionează o filială a Universităţii *Spiru Haret*, ca formă de învăţământ particular. Infrastructura de sănătate este asigurată de spitalul judeţean care acoperă atât necesarul populaţiei din oraş cât şi dintr-o bună parte a judeţului.

Ca instituţii culturale, se evidenţiază Biblioteca municipală *Marin Preda*, Muzeul de istorie, Casa de cultură a sindicatelor, Şcoala populară de arte, Centrul cultural româno-francez etc.

Municipiul *Roşiori de Vede* este localizat pe malul drept al râului Vedea, la 35 km de Alexandria şi 125 km de Bucureşti. Este delimitat la vest de comuna Măldăieni, la sud de comunele Peretu şi Troianul, la est de Vedea şi Drăgăneşti, iar la nord de Scrioaştea.

Cele mai vechi urme ale locuirii în această zonă datează din epoca neolitică, fiind atestate prin existenţa a două aşezări numite de localnici „cetăţi", aflate în perimetrul actual al oraşului.

Prima menţionare documentară a oraşului este din anul 1385, când doi pelerini germani îşi consemnează trecerea prin această localitate. În secolul al XVI-lea, odată cu stabilirea pe aceste meleaguri a căpităniei de călăraşi, oraşul devine oficial reşedinţa administraţiei judeţului Teleorman, care va funcţiona până la mijlocul secolului al XIX-lea. În această perioadă, oraşul polarizează întreaga activitate economică, socială şi culturală a satelor din nordul judeţului.

Poziţia geografică favorabilă a constituit unul dintre motivele pentru care secole de-a rândul a deţinut funcţia de reşedinţă a judeţului Teleorman, sediu de plasă, apoi de raion. După reorganizarea administrativă din anul 1968, oraşul se situează pe locul doi în judeţ, după Alexandria.

Din punct de vedere al numărului de locuitori, oraşul înregistra, la recensământul din 2011 un total de 27 416 locuitori, dintre care 13 223 bărbaţi (48,2%) şi 14 193 femei (51,8%).

Economia este constituită din activităţi industriale, agricultură, transporturi, comerţ, servicii şi gospodărie comunală. Principalele ramuri industriale sunt cele de prelucrare a firelor textile, industrie alimentară (fabrică de ulei şi de bere), reparaţii material rulant, transporturi căi ferate, precum şi transportul auto pentru călători şi mărfuri. Una din principalele ramuri ale economiei locale este agricultura, intravilanul având 700 ha, dintre care 450 ha sunt ocupate de terenuri agricole. Preponderente sunt culturile de cereale şi plante tehnice (floarea soarelui, rapiţă, sfeclă de zahăr), la care se adaugă viţa de vie, culturile de viţă de vie extinzându-se mai ales după 1991 ca urmare a împroprietăririi cu terenuri agricole. O altă activitate de bază o constituie şi creşterea animalelor, predominante fiind bovinele, ovinele şi porcinele.

Transporturile sunt mult mai dezvoltate decât în celelalte oraşe ale judeţului, datorită poziţiei favorabile, ceea ce l-a făcut un important nod de cale ferată pe ruta Bucureşti - Timişoara, cu ramificaţii spre Zimnicea, Turnu Măgurele, Alexandria şi Piteşti. De asemenea, tot pe aici trece DN 6 Bucureşti - Craiova, precum şi mai multe drumuri judeţene.

Infrastructura sanitară este asigurată prin două spitale şi o policlinică, la care se adaugă cabinete medicale individuale, cabinete stomatologice şi farmacii.

Reţeaua stradală este formată din 156 străzi cu o lungime totală de 94 km; reţeaua de distribuţie a apei potabile are o lungime de 43,8 km, acoperind aproximativ 50% din suprafaţa intravilanului; reţeaua de canalizare menajeră are 22,6 km; iar reţeaua electrică, 106,19 km. Reţeaua de transport şi distribuţie a gazelor naturale deserveşte 13 centrale termice, instituţii publice, unităţi de învăţământ, unităţi sanitare, agenţi economici şi proprietăţi individuale.

Principalele puncte de atracţie turistică ale oraşului sunt zona de agrement „Vedea", pădurea Vedea, zona Urlui (în care sunt incluse 5 iazuri piscicole şi o cabană turistică), castrul roman, cetatea cazacilor, parcul Nicolae Bălcescu etc.

Municipiul *Turnu Măgurele* este localizat în partea sud-vestică a judeţului Teleorman, fiind delimitat la sud de Dunăre, la est de comuna Ciuperceni, la vest de Islaz, iar la nord de Liţa.

Datează din anul 1836, fiind situat la 3 km de vechea cetate Turnu, castru roman ce avea misiunea de a apăra Imperiul de invazia popoarelor migratoare din nord (în secolul al IV-lea). De-a lungul timpului, oraşul a avut un important rol comercial, reprezentând locul de depozitare a mărfurilor venite din judeţele vecine (Olt, Argeş, Muscel), de asemenea întreţinea relaţii comerciale cu Sibiul şi alte oraşe. În anul 1968, ca urmare a dezvoltării sale, Turnu Măgurele a fost declarat municipiu.

Populaţia totală era, la recensământul din 2011, de 24 772 locuitori, dintre care 11 767 bărbaţi (47,5%) şi 13 005 femei (52,5%).

Industria este dominantă de Combinatul de îngrăşăminte chimice *SC Donau Chem SA*, care şi-a restrâns foarte mult activitatea. Se adaugă unităţi producătoare de echipamente electrice (*SC Electroturris SA*), ale industriei textile (*SC Imperial SA*, *SC Lorentz SA*, *SC Panoreea SA*), industriei de prelucrare a lemnului (*SC Mobila SA*), de morărit şi panificaţie (*SC Mopan SA*) etc. Faţă de aceste ramuri ale economiei, existente în perimetrul oraşului, volumul investiţiilor străine este destul de redus, acestea fiind reprezentate doar la nivelul industriei textile. Parcul industrial Turnu Măgurele are o suprafaţă de 20 ha, divizată în 44 parcele cu folosinţă industrială, o parcelă administrativă şi 4 parcele pentru infrastructură. Zona propusă pentru amplasarea parcului industrial este situată la intersecţia DN 54 Turnu Măgurele – Corabia cu DN 52 Alexandria – Turnu Măgurele. Amplasarea beneficiază de vecinătatea unor utilităţi importante: reţele electrice, conducte de gaze naturale, apă potabilă, telefonie, acces rutier, feroviar şi fluvial facil. Acest proiect este finanţat de Programul PHARE, privind coeziunea economică şi socială.

Agricultura este o ramură economică cu tradiţie, nu numai la nivelul judeţului, dar şi pentru oraşul Turnu Măgurele. Suprafaţa agricolă a oraşului este de 7 550 ha, din care 6 431 ha teren arabil, 308 ha vii şi 811 ha păşune. Principalele culturi sunt cele de cereale, de floarea soarelui, sfeclă de zahăr şi legume. Sectorul zootehnic este reprezentat de creşterea bovinelor, ovinelor, porcinelor şi a păsărilor.

Reţeaua de drumuri publice care tranzitează oraşul şi îi asigură legăturile rutiere este dată de DN 51 A Zimnicea - Turnu Măgurele; DN 52 Alexandria - Turnu Măgurele; DN 65 A Roşiori de Vede - Turnu Măgurele; DN 54 Corabia - Turnu Măgurele; DJ 546 Turnu Măgurele - Slatina.

Distanţa pe cale ferată Turnu Măgurele – Roşiori de Vede este de 49 km, iar cea dintre oraş şi port este de 4 km.

Infrastructura tehnico-edilitară este alcătuită din: drumuri stradale - 75 km;

reţea de gaze - 43,7 km; reţea de apă potabilă - 67,3 km; reţea de canalizare - 62,4 km şi reţea energie electrică - 82,7 km. Între oraşele Turnu Măgurele şi Nikopole există punct de trecere a frontierei pentru pasageri, prin ferry-boat.

Traficul naval se realizează prin portul oraşului, situat la o distanţă de 5 km de acesta, a cărui importanţă a crescut după anul 1960, odată cu construirea Combinatului de îngrăşăminte chimice. Astăzi, portul ocupă locul patru în cadrul porturilor fluviale româneşti, în ceea ce priveşte capacitatea de tranzitare (Fig. 100).

Figura 100. **Dunărea în sectorul transfrontalier Turnu Măgurele – Nikopol.** (foto Ines Grigorescu).

Primele date referitoare la activitatea şcolară din oraş datează din anul 1851, când s-a înfiinţat prima şcoală de băieţi, iar în 1861 prima şcoală de fete. In prezent, educaţia este asigurată prin 8 grădiniţe, 4 şcoli şi 4 licee. Reţeaua instituţiilor culturale este completată de o casă de cultură, bibliotecă, muzeu de artă etc. Infrastructura sanitară este asigurată de spitalul municipal cu 8 secţii.

Monumentele istorice sunt amplasate în centrul oraşului: Catedrala ortodoxă „Sf. Haralambie", construită între anii 1900 şi 1902; Monumentul Dorobanţului – în cinstea eroilor căzuţi în Războiul de independenţă (1877-1878); monumentul închinat lui Mircea cel Bătrân, realizat din bronz etc.

La 4 km sud de oraş şi 1 km de confluenţa Dunării cu Oltul se află ruinele cetăţii romane Turris. De interes turistic este şi „hanul Diligenţei", situat la 7 km de oraş, astăzi nefuncţional. Parcul central al oraşului, cu o suprafaţă de 2 ha, a fost înfiinţat în 1876, după modelul unui parc din Viena. Palatul de Justiţie a fost construit în anul 1893, după model francez; clădirea este utilizată şi astăzi, aici funcţionând o secţie a tribunalului judeţean Teleorman. In apropierea oraşului se află plajele de pe malurile Oltului şi Dunării, precum şi locuri pentru practicarea pescuitului sportiv. Infrastructura de cazare turistică este reprezentată prin hotelul Turris de trei stele, cu 208 locuri).

Oraşul *Zimnicea* este situat la 2 km distanţă de Dunăre, în cel mai sudic punct al României, învecinându-se la nord cu teritoriul administrativ al comunei Frumoasa, la sud cu Dunărea, la est cu satul Zimnicele din comuna Năsturelu, iar la vest cu teritoriul comunei Suhaia.

Zimnicea a avut o evoluţie tipică pentru oraşele dunărene, determinată de rolul jucat în traficul de mărfuri. Ulterior, dezvoltării comerciale i s-a adăugat cea agricolă şi chiar administrativă, în perioada 1837 - 1839 fiind reşedinţă a judeţului. Cu o populaţie de 14 058 locuitori (dintre care 6 778 bărbaţi şi 7 280 femei) (2011),

Zimnicea este cel mai mic oraş al judeţului Teleorman. Este un port fluvial cu funcţiuni mixte de importanţă locală.

Evoluţia economiei oraşului este strâns legată de cea a economiei naţionale, care se află într-o situaţie dificilă din cauza neaplicării la timp şi în mod corespunzător a reformelor economico-sociale, la care s-au adăugat, după 2008, efectele crizei economice globale. Funcţionarea economiei este determinată de agenţii economici privaţi şi de iniţiativele acestora. De aceea este foarte important să se sprijine iniţiativele private, să se încurajeze creşterea numărului agenţilor economici, precum şi a persoanelor fizice care doresc să-şi dezvolte o afacere. Analiza situaţiei economice a oraşului Zimnicea arată că aceasta este departe de a se înscrie pe coordonatele unei dezvoltării urbane durabile.

Principalele categoriile de industrii şi unităţile industriale importante, cu pondere semnificativă în oraşul Zimnicea, sunt cele cu profil metalurgic (*SC Zimtub* SA - produce ţevi sudate, *RC Metal* şi *Europipe* - ambele firme cu capital turcesc, *SC Titan SRL* - prelucrare tablă, tinichigerie, cazane); cu profil de industrie uşoară (*SC Zimtex SA* - panglici, *SC Picena* – confecţii, cu capital italian, *Sophore Investments SRL* – confecţi, cu capital britanic); cu profil agroalimentar (*SC Intreagro SRL* – profil agricol, alimentar şi băuturi, *SC Suinprod SA* – preparate din carne de porc şi vită, *SC Agrovitis*, *SC Agromar*, *SC Zimexfrance SRL*); din industria lemnului şi mobilier (*SC Conart SRL*); cu profil de construcţii: (*SC Dorex SA* – geamuri termopan, *SC Comconstruct SRL*, *SC Euroconstruct SRL*).

În anii de tranziţie, sectorul privat a traversat perioade extrem de dificile pe fondul lipsei de experienţă, a birocraţiei şi corupţiei, cât şi a lipsei de încredere a populaţiei faţă de iniţiativele private. În rândul agenţilor economici, IMM-urile încep să ocupe o pondere crescândă deoarece, pe de o parte au capacitatea de a absorbi forţa de muncă din procesele de restructurare, iar pe de altă parte produsele şi serviciile realizate de acestea contribuie la redresarea şi relansarea economiei locale. Aflată în recesiune, economia locală continuă să se bazeze pe ramurile tradiţionale de activitate: agricultură, industria metalurgică, industria uşoară, industria alimentară şi comerţ. Recesiunea economică din ultimii ani a dus la apariţia de capacităţi excedentare în unele domenii industriale, dotări tehnologice depăşite (la nivelul anilor 1970 - 1980), investitori strategici insuficienţi, legături slabe cu parteneri potenţiali din Bulgaria.

O activitate economică importantă o reprezintă agricultura, dominată de cultura cerealelor, tutunului, floarea-soarelui, legumicultură, viticultură şi zootehnie. În prezent, agricultura se confruntă cu problema valorificării şi a comercializării produselor, tot mai multe societăţi practicând un proces de producţie-procesare cu circuit închis, valorificând produsele obţinute de pe propriile terenuri în propriile secţii de microproducţie. De asemenea, în oraş funcţionează două societăţi cu profil creşterea şi valorificarea animalelor: *SC Interagro SRL* şi *Danone*.

Spre Zimnicea se orientează artere de circulaţie care coincid cu traseele vechilor drumuri comerciale cu direcţie est – vest (Turnu Măgurele – Giurgiu). În cadrul sistemului de căi rutiere, oraşul este legat de Turnu Măgurele prin DN 51 şi de Alexandria prin DN 51 A. Spre est, Zimnicea este legat prin DN 5C, cu Giurgiu. În ceea ce priveşte transportul feroviar, oraşul este conectat printr-o cale ferată cu nodul Roşiori de Vede (prin Alexandria). În Zimnicea se află punctul terminus sudic al acesteia, linia ferată prelungindu-se până în zona portuară.

Infrastructura educaţională este asigurată de 5 grădiniţe, 3 şcoli pentru învăţământul primar şi gimnazial şi un liceu teoretic având cursuri de zi şi serale.

Turismul oferă un potenţial variat, dat de resursele piscicole şi cinegetice, peisaje, flora şi fauna bogate, însă acest potenţial nu este suficient valorificat. Capacitatea de cazare este dată de prezenţa unui singur hotel cu 48 de camere şi circa 100 locuri.

5.4.3. Oraşele din sectorul bulgăresc

Sectorul bulgăresc, omogen teritorial, se impune prin cele trei centre urbane, reşedinţe ale municipalităţilor cu aceleaşi nume, toate situate riveran Dunării: Nikopol, Belene şi Sviştov.

Nikopol (3 186 loc., 2011) este, în pofida mărimii demografice reduse, un important centru istoric şi turistic din nordul Bulgariei. Atestat documentar încă din 169 d. Chr., a făcut parte din imperiile Roman, Bizantin şi Otoman, fiind, până în secolele XVII-XVIII, un important centru militar şi administrativ (centru de sangiac). Importanţa oraşului din perioada stăpânirii romane este evidenţiată şi de structura etnică a acestuia, dominată de etnia turcă – 60,89% din populaţia totală la recensământul din 2011.

Oraş cu funcţie turistică şi portuară, a suferit importante distrugeri la inundaţiile din 2006, ulterior fiind puse bazele unei noi infrastructuri de apărare împotriva viiturilor pe Dunăre. În 2010, oraşul a fost reconectat printr-o linie de ferry-boat cu Turnu Măgurele, fapt ce i-a stimulat dezvoltarea prin cooperarea transfrontalieră.

Principalele obiective turistice dn perimetrul oraşului sunt: *Cişmeaua Elia*, ce reprezintă un sarcofag roman, cu un epitaf datând din 160-181 d.Chr.; mai târziu, în acelaşi bloc de piatră a fost sculptată cişmeaua; *Monumentul „600 ani de la bătălia din Nikopol”* (1396), singurul monument de acest tip din Bulgaria ce simbolizează dorinţa de unire a popoarelor din Europa; Biserica *medievală „Sf. Petru şi Pavel”*, având cupole sub formă de cruce, construită în timpul Celui de-al Doilea Ţarat Bulgar (1185-1396) şi, nu în ultimul rând, *Cetatea „Kaleto”*, construită de romani ca o fortificaţie de graniţă, în jurul căreia s-a format oraşul. Aici se află o biserică rupestră care face parte dintr-un complex monahal din secolele X-XI, precum şi Biserica „Adormirea Maicii Domnului”, construită în 1840, având un altar cu remarcabile ciopliturii în lemn şi icoane de o mare valoare.

Importanţa turistică a oraşului este completată de existenţa, în împrejurimile sale, a *Parcului Natural Persina*, al cincilea ca mărime din Bulgaria şi singurul situat pe Dunăre, ce conţine mlaştini, peste 200 specii de păsări, 475 specii de plante şi peste 1 100 specii de animale. Pentru unicitatea şi importanţa sa deosebită, a fost declarat sit Ramsar.

Belene (8 512 loc., 2011), oraş situat în proximitatea ostovului omonim, care şi-a câştigat un trist renume datorită închisorii de aici în care mii de bulgari şi-au găsit sfârşitul în perioada comunistă.

Oraşul a cunoscut o importantă dezvoltare în anii 1980 ca urmare a amplasării aici a şantierului celei de-a doua centrale atomo-nucleare din Bulgaria, a cărei construcţie a fost abandonată după 1990, datorită dificultăţilor financiare cu care s-a confruntat economia din ţara vecină.

Sviştov (30 157 loc., 2011), cel mai mare oraş al Euroregiunii, important centru de polarizare locală, Sviştov este situat pe malul drept al Dunării faţă în faţă cu Zimnicea, de care este legat printr-un ferry-boat. Atestat documentar din perioada romană, oraşul găzduieşte o serie de monumente din diferite epoci: romană, gotică, renascentistă, otomană etc.

În prezent, la Sviştov se organizează *Festivalul moştenirii antice „Vulturul Dunării”*, singurul de acest tip din Bulgaria, la care vin participanţi din întreaga Europă. Oraşul este cunoscut şi datorită bătăliei din 26 iunie 1877 în care armatele imperiale ruse au învins garnizoana turcă ce staţiona în oraş, forţând-o să se predea şi deschizându-le calea către Nikopol.

Potenţialul turistic al oraşului este completat de casa natală a marelui scriitor bulgar Aleko Constantinov (1863 - 1897), transformată în muzeu în stil vienez.

5.5. Euroregiunea Giurgiu - Ruse (RS, DN)

5.5.1. Caracterizare generală. Potenţialul de cooperare transfrontalieră (RS)

Sectorul inferior al Dunării, individualizat după arealul de convergenţă hidrografică din apropiere de Belgrad, unde fluviul primeşte o serie de afluenţi importanţi care îi dublează debitul (Drava, Tisa, Sava, Morava), a constituit, de-a lungul timpului, un veritabil suport pentru trasarea de frontiere.

S-a individualizat astfel, în pofida schimburilor fireşti de populaţii, o zonă transfrontalieră de variaţie relativ bruscă a fluxurilor transversale, poate cea mai caracteristică de acest tip de la frontierele României. Excepţie au făcut câteva vaduri, individualizate ca urmare a unor favorabilităţi induse de relief şi care s-au transformat cu timpul în coridoare de circulaţie transversală. Între acestea, Giurgiu - Ruse s-a impus de-a lungul timpului ca fiind cel mai important punct de legătură din sectorul dunărean al frontierei româno-bulgare. Importanţa acestui nucleu urban bipolar şi poziţia sa distinctă în cadrul axelor transfrontaliere româno-bulgare rezultă pe de o parte din mărimea şi importanţa celor două oraşe în sistemele urbane naţionale, iar pe de altă parte din conectarea acestora prin primul pod peste Dunăre construit în sectorul transfrontalier româno-bulgar (1954). Astfel se explică faptul că înainte de 1989, fluxurile comerciale dintre ţările balcanice şi restul continentului erau direcţionate aproape în totalitate pe relaţia Giurgiu - Ruse (Batvarov, 1998).

Potenţialul de poziţie este determinat de situarea celor două oraşe pe axa de legătură dintre Bucureşti şi Peninsula Balcanică, componentă a coridorului de trafic ce leagă ţările europene de Asia Mică şi Orientul Apropiat, fapt ce îi conferă, din perspectivă românească, o importanţă de prim ordin pentru colaborarea transfrontalieră româno-bulgară.

În acest context geopolitic, internaţional şi regional, la nivelul autorităţilor locale din cele două oraşe a fost iniţiată constituirea Euroregiunii Giurgiu - Ruse (Fig. 101).

Municipiul *Giurgiu* (61 353 loc., 2011) este reşedinţa judeţului cu acelaşi nume şi important port fluvial pe Dunăre, a cărei lăţime depăşeşte în acest sector 10 km (Vlăsceanu, Ianoş, 1998). Zonă liberă şi punct de frontieră, care face trecerea peste Dunăre în Bulgaria, oraşul a cunoscut o puternică dezvoltare industrială în perioada economiei centralizate, fapt care i-a determinat o creştere demografică substanţială (30 197 loc în 1948, 74 236 în 1992)[108]. La aceasta s-a adăugat poziţia favorabilă a oraşului, la 65 km de Bucureşti, la intersecţia

[108] Sursa: Recensămintele populaţiei din 25 ianuarie 1948 şi 7 ianuarie 1992.

coridoarelor paneuropene de transport IX ce leagă nordul Europei cu Peninsula Balcanică şi Asia Mică şi VII (Dunărea).

În prezent, profilul său economic este dominat de Şantierul Naval, la care se adaugă unităţi ale industriei constructoare de maşini (*Icmug SA*, *Rocast SRL*), textile (*Ctr Confecţii Textile*) şi alimentare.

Figura 101. **Euroregiunea Giurgiu – Ruse.**
1. Teritoriul administrativ Giurgiu, 2. Teritoriul administrativ Ruse, 3. Teritorii rurale în sectorul românesc, 4. Teritorii rurale în sectorul bulgăresc, 5. Limite administrative, 6. Frontieră de stat, 7. Dunărea.

Municipiul *Ruse* (149 642 loc., 2011), situat pe malul drept al Dunării, faţă în faţă cu Giurgiu, este al cincilea oraş ca mărime al Bulgariei cel mai mare port dunărean al ţării şi unul dintre principalele sale centre industriale. Aici a fost construit unul dintre primele parcuri industriale din Bulgaria, dominat de construcţii navale, unităţi ale industriei chimice (vopseluri şi uleiuri pentru motoare), textile şi alimentare.

Oraşul este şi un important centru turistic, cu numeroase clădiri de patrimoniu din secolul al XIX-lea şi începutul secolului al XX-lea, muzee şi peste

260 monumente[109]. Printre acestea se numără: *Clădirea Fiscului*, obiectiv arhitectural remarcabil, situat în zona centrală a oraşului unde au loc concerte şi spectacole de teatru, *Monumentul Libertăţii*, unul dintre simbolurile oraşului, construit la începutul sec. XX, *Muzeul Regional de Istorie* etc. În Ruse se organizează *Zilele muzicale din martie*, unul dintre importantele evenimente culturale ale Bulgariei.

În împrejurimile oraşului se evidenţiază *Parcul Natural „Rusenski Lom"*, obiectiv de mare valoare estetică, ce cupride terasele Dunării, meandre, stânci abrupte cu forme ciudate, formaţiuni carstice, zone cu floră şi faună variată, monumente istorice etc.

O contribuţie importantă la dezvoltarea celor două oraşe a avut-o şi construirea *„Podului Prieteniei" (Giurgiu-Ruse)*, inaugurat la 20 iunie 1954 şi rămas până în iunie 2013 singurul pod peste Dunăre din sectorul frontalier româno-bulgar. Logica amplasării aici a podului a fost dictată în primul rând de raţiunile integrării economice în CAER, prin dezvoltarea axei de circulaţie Moscova – Kiev – Bucureşti, cu derivaţii către Sofia şi Burgas.

Podul, situat la kilometrul 488,7 al Dunării, cu o lungime de 2 800 m, are două benzi de drum şi trafic feroviar şi benzi pentru trafic pietonal. Secţiunea centrală a podului, de 85 m lungime, este mobilă putând fi ridicată pentru a permite trecerea navelor mari. Construcţia podului a durat doi ani şi a beneficiat de sprijinul URSS.

Delimitarea Euroregiunii Giurgiu – Ruse a fost realizată pe baza ariilor de polarizare urbană, reunind, pe baza distanţelor pe căile rutiere de acces, unităţile administrativ-teritoriale de nivel comunal, care gravitează către cele două oraşe. Au fost selectate astfel 20 unităţi administrativ-teritoriale, dintre care 14 comune româneşti şi 6 municipalităţi bulgăreşti, discrepanţa fiind datorată structurii diferite a unităţilor administrative de nivel local din cele două ţări: dacă suprafaţa medie a unei comune româneşti este de 80,27 km^2, cele bulgăreşti (obstina) sunt de aproape 6 ori mai mari, având în medie 466 km^2 (Tab. 40).

Tabelul 40. **Unităţile administrativ-teritoriale ce alcătuiesc Euroregiunea Giurgiu - Ruse şi distanţele faţă de nucleele polarizatoare.**

GIURGIU (km)				RUSE (km)	
Prundu	36	Izvoarele	23	Slivo-Pole	19
Gostinu	21	Stăneşti	12	Vetovo	35
Băneasa	19	Slobozia	6	Ivanovo (Pârgovo)	10
Mihai Bravu	35	Putineiu	20	Tsar Kaloyan	36
Daia	12	Vedea	20	Dve Mogili	31
Oinacu	11	Gogoşari	24	Borovo	45
Frăteşti	9	Găujani	28		

Avantajele acestei delimitări constau în funcţionalitatea structurii teritoriale rezultate, cele 20 de unităţi administrativ-teritoriale aflându-se la distanţe relativ mici faţă de cele două nuclee urbane, putând forma cu timpul zone metropolitane funcţionale. In plus situarea în apropiere de Bucureşti, dar într-o zonă profund rurală, caracterizată printr-o rată ridicată a sărăciei, cu posibilităţi reduse de reconversie profesională şi cu o infrastructură slab dezvoltată ar putea atrage cu timpul investiţii, contribuind la revitalizarea zonei şi transformând-o într-un

[109] Sursa: http://ro.wikipedia.org/wiki/Ruse.

hinterland al Capitalei, extins până la Dunăre şi inclus în Zona Metropolitană Bucureşti.

Dezavantajele constau în resursele financiare limitate ale comunităţilor locale implicate, fiind vorba de structuri administrativ-teritoriale de nivel local. Acestea pot fi însă corectate prin implementarea unei autonomii locale viabile şi funcţionale la nivel comunal, succesul euroregiunilor din centrul continentului delimitate după raţiuni similare, fiind incontestabil.

5.5.2. Potenţialul demografic şi economico-social (DN)

Euroregiunea Giurgiu - Ruse poate fi caracterizată prin specificitatea demografică, prin tendinţele sociale manifestate de o parte şi de alta a Dunării, prin evoluţia economică din ultimul deceniu şi prin modelul cultural al entităţilor administrativ-teritoriale din care este alcătuită.

Protocolul de constituire al Euroregiunii Giurgiu - Ruse a început în anul 2000, între administraţiile publice locale ale oraşelor Giurgiu şi Ruse, când s-a semnat primul memorandum prin care se stabileau principiile constituirii acesteia. Anul următor a avut loc declararea oficială a Euroregiunii Giurgiu - Ruse prin semnarea unei convenţii la Giurgiu, în prezenţa reprezentantului Uniunii Europene; ulterior Euroregiunea a fost înregistrată oficial la Strasbourg.

Structurile administrative care o compun, deşi sunt oarecum diferite, în partea bulgară faţă de cea română, au şi componente similare, corespondente (Fig. 102).

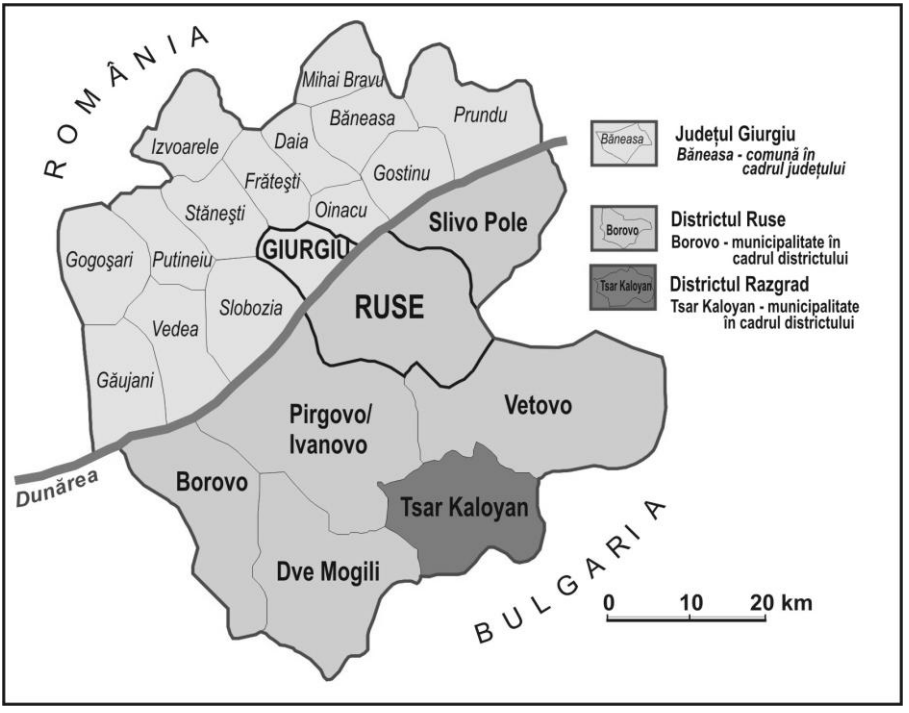


Figura 102. **Structura administrativă a Euroregiunii Giurgiu-Ruse.**

Sectorul românesc al Euroregiunii cuprinde municipiul Giurgiu, 14 comune cu 39 de sate, toate aparţinând judeţului Giurgiu.

Sectorul bulgar se extinde pe teritoriul a două provincii: *Provincia Ruse* - cea mai mare parte se suprapune Euroregiunii (are reşedinţa la Ruse - cel mai mare oraş al Euroregiunii, deţine 6 municipalităţi, 7 oraşe şi 55 localităţi rurale aparţinătoare oraşelor şi municipalităţilor respective) şi *Provincia Razgrad* - doar o parte foarte mică din acesta se desfăşoară pe teritoriul Euroregiunii (mai exact municipalitatea Tsar Kaloyan, oraşul omonim şi alte două localităţi aparţinătoare acestuia - Ezerche şi Kostandenets).

În ansamblul ei, Euroregiunea Giurgiu-Ruse cuprinde 9 oraşe şi 96 comune, care se extind pe o suprafaţă de 3 850 km^2 şi concentrează aproximativ 382 000 locuitori, rezultând o densitate medie de peste 90 loc/km^2. Din punct de vedere al poziţiei geografice ocupă o porţiune mică (1 400 km^2) în partea sudică a României şi o suprafaţă de 2 450 km^2 în nordul Bulgariei.

Dispunerea în profil teritorial a populaţiei atât la nivel de microunităţi administrative (comune şi oraşe, în sectorul românesc, respectiv municipalităţi în cel bulgăresc), cât şi la nivel de localitate – sat în întreaga Euroregiune, relevă unele diferenţieri de concentare ori de dispersie a populaţiei, evidenţiate prin numărul de locuitori şi densitatea populaţiei.

Structurată pe cele două medii (urban şi rural), populaţia Euroregiunii este concentrată în proporţie de 64% în oraşe şi de 36% în sate.

Populaţia urbană prezintă diferenţieri semnificative între partea românească, unde este concentrată doar în municipiul Giurgiu (54% din totalul populaţiei) şi cea bulgară (71% din total), localizată în 8 centre urbane, cel mai mare din cadrul Euroregiunii fiind oraşul Ruse (149 642 loc. în 2011)[110]. Populaţia rurală este de asemenea diferit repartizată, predominând satele mici şi foarte mici, ale căror populaţie nu depăşeşte 500 locuitori, localizate îndeosebi în cadrul municipalităţilor Ivanovo, Dve Mogili şi Borovo din Bulgaria şi în comunele româneşti Izvoarele, Gogoşari, Onceşti şi Băneasa (Fig. 103).

La polul opus sunt satele mari, între 2 000 şi 5 000 locuitori, bine reprezentate teritorial (10 sate în spaţiul românesc şi 5 sate în cel bulgăresc al Euroregiunii), cel mai populat sat fiind Găiseni (5 545 loc.) din comuna Frăteşti, judeţul Giurgiu. Nota dominantă o dau însă satele mijlocii, cu populaţie între 500 şi 2 000 locuitori, care acoperă peste 40% din întregul spaţiul rural al Euroregiunii.

Densitatea populaţiei, la nivelul unităţilor administrative, evidenţiază pentru partea bulgară valori relativ ridicate, în medie de 91 loc./km^2, în Ruse, comparativ cu partea românească - judeţul Giurgiu, cu 80 loc./km^2. La nivelul municipalităţilor sunt înregistrate densităţi mari ale populaţiei - de circa 400 loc./km^2, în interiorul municipalităţii Ruse, iar în spaţiul urban se atingând valorile maxime, de 1 200 loc./km^2 în municipiul Ruse şi în oraşul Marten, în timp ce satele se caracterizează prin densităţi ce pot să coboare până 33 loc./km^2 în Prosena şi Tetovo

La nord de Dunăre, densităţile cele mai mari sunt în municipiul Giurgiu (1 400 loc./km^2), iar în mediul rural cele mai multe comune aparţin grupei valorice de 25-50 loc./km^2, unde sunt incluse comunele Daia, Găujani, Gostinu, Izvoarele, Mihai Bravu, Putineiu, Prundu, Stăneşti (Fig. 103).

[110] Populaţia la 1 februarie 2011 pe provincii, municipalităţi, oraşe, localităţi şi vârstă, Institutul Naţional de Statistică al Bulgariei, Sofia.

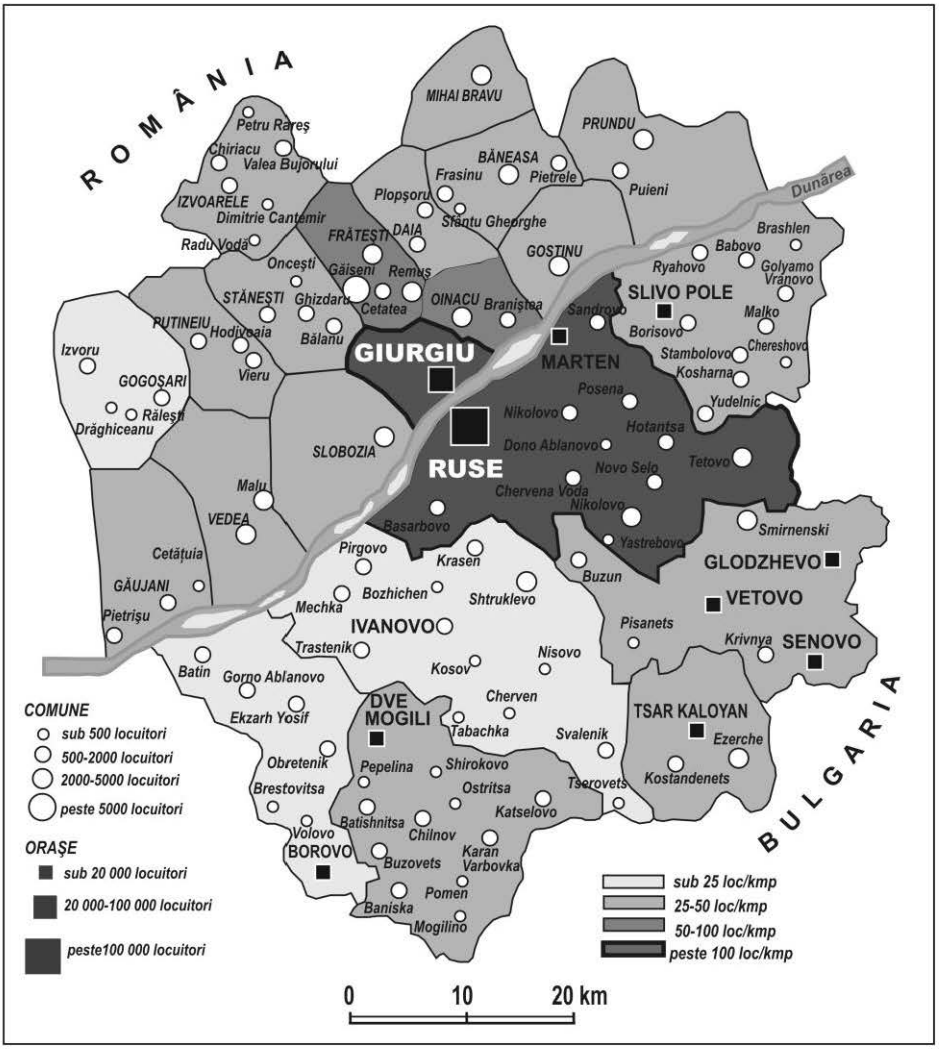


Figura 103. **Repartiţia teritorială a populaţiei** (la nivel de localitate) **şi a densităţii** (la nivel de unitate administrativă) **în Euroregiunea Giurgiu - Ruse** (2011).

Cea mai redusă presiune umană din perspectiva densităţii populaţiei, sub 25 loc./km^2, caracterizează municipalitatea Ivanovo şi comuna Gogoşari.

Schimbările politice şi economico-sociale produse după 1989, au atras deopotrivă schimbări importante în evoluţia fenomenelor demografice şi în structura populaţiei celor două state vecine - România şi Bulgaria.

Vitalitatea demografică a Euroregiunii Giurgiu - Ruse reflectă şi depinde, în mare parte, atât de starea socio-economică la nivel regional, cât şi de ansamblu a celor două ţări. Este vizibil afectată de valorile bilanţului sporului natural rezultat din diferenţa dintre născuţii vii şi decedaţi, diferenţă care înclină în favoarea celor din urmă, indicele de natalitate prezentând valori sub media naţională (Tab. 41). Cele mai mici valori ale indicatorilor demografici analizaţi s-au înregistrat la sud de Dunăre, în provincia Ruse.

Tablul 41. **Indicatori demografici ai vitalităţii din România şi Bulgaria în cadrul Euroregiunii Giurgiu-Ruse, la nivel de unitate administrativă** (2011).

Tara/ Districtul/ Euroregiunea	Mediul rezidenţial	Total (%)	Rata de căsătorii (nupţialitate) (‰)	Născuţi vii (‰)	Decedaţi (‰)	Bilanţ natural (‰)	Mortalitate infantilă (‰)
România	Total	20 121 641	4,9	9,2	9,4	- 0,2	9,4
	Urban %	55,0	5,8	9,1	7,5	1,6	7,5
	Rural %	45,0	3,9	9,3	11,8	- 2,5	11,8
Bulgaria	Total	7 327 224	2,9	9,6	14,7	- 5,1	8,5
	Urban %	72,7	2,3	10,0	12,2	- 2,2	7,7
	Rural %	27,3	2,4	8,7	21,4	- 12,7	10,8
Judeţul Giurgiu	Total	281 422	3,7	9,4	13,0	- 3,6	13,0
	Urban %	31,2	4,6	9,5	7,2	2,3	7,2
	Rural %	68,8	3,3	9,3	15,7	- 6,4	15,7
Provincia Ruse	Total	233 767	3,0	7,9	16,0	- 8,1	9,7
	Urban %	76,8	3,1	8,2	13,4	- 5,2	8,1
	Rural %	23,2	2,6	7,0	24,8	- 17,8	15,7
Giurgiu- Ruse	Total	515 255	3,35	9,4	14,5	- 5.85	11,4
	Urban %	54	3,85	9,55	10,3	- 1,45	7,7
	Rural %	46	2,95	9,0	20,5	- 12,1	15,7

Surse: Website of Census, 2011 - Republic of Bulgaria, National Statistical Institute, Sofia;
Anuarul statistic al României, 2012, Institutul Naţional de Statistică, Bucureşti.

În perioada 1992 – 2002, populaţia Euroregiunii s-a redus în medie cu 9%. Din 2002 până în 2007, fenomenul de scădere a populaţiei, deşi rămâne preponderent şi caracterizează majoritatea unităţilor administrativ-teritoriale din ambele ţări, totuşi, în ansamblul său, a înregistrat o uşoară creştere a efectivului total de populaţie de la 353 495 locuitori în 2002 la 382 122 locuitori în 2007. Creşterile înregistrate au fost determinante de evoluţia demografică din Ruse şi Slivo-Pole în sectorul bulgăresc, precum şi din unele comune româneşti, precum Frăteşti sau Stăneşti. Scăderea populaţiei devine un fenomen general pentru întreaga Euroregiune la nivelul anului 2011, caracterizând fiecare comună şi district în parte (Fig. 104).

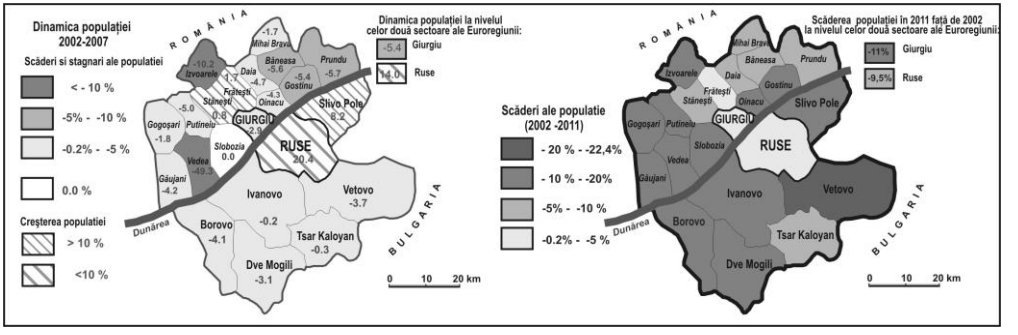


Figura 104. **Evoluţia populaţiei la nivelul unităţilor administrative din Euroregiunea Giurgiu-Ruse** (2002-2011).

Structura populaţiei pe sexe şi grupe de vârstă indică o proporţie puţin mai mare a populaţiei feminine faţă de cea masculină atât în judeţul Giurgiu, cât şi în provincia Ruse şi valori mult mai mari ale ponderii populaţiei feminine vârstnice de 60 ani şi peste această vârstă, ceea ce denotă că pe ansamblul Euroregiunii există o structură feminizată şi îmbătrânită (Tab. 42).

Proporţia din ce în ce mai mică a tinerilor (15% în Giurgiu şi 13% în Ruse se datorează dinamicii descendente a populaţiei, îndeosebi din ultimul deceniu, caracterizată prin valori negative ale bilanţului natural şi migratoriu.

Tabelul 42. **Structura pe sexe şi grupe de vârstă a populaţiei din Euroregiunea Giurgiu-Ruse, pe unităţi administrative** (2011).

	Structura pe sexe Giurgiu	Ruse	Grupe vârstă	Judeţul Giurgiu	Provincia Ruse
Total populaţie	281 422 loc.	233 767 loc.	0 - 14	14,9	12,0
			15 - 59	60,4	59,5
	100 %	100 %	60 +	24,7	28,5
Masculin	48,8 %	48,7 %	0 - 14	15,9	12,6
			15 - 59	63,4	62,8
			60 +	20,7	24,6
Feminin	51,2 %	51,3%	0 - 14	14	11,3
			15 - 59	51,3	56,4
			60 +	34,7	32,3

Surse: Website of Census, 2011 - Republic of Bulgaria, National Statistical Institute, Sofia;
Anuarul statistic al României, 2012, Institutul naţional de Statistică, Bucureşti.

În provincia Ruse, rata natalitatii este scăzută (7,6‰) şi combinată cu o medie sub cea a ratei mortalităţii (15,3‰), contribuie la scăderea numărului populaţiei. Mortalitatea infantilă, de 9,9‰, este sub media naţională (13,3‰) şi reprezintă una dintre cele mai scăzute valori din cele 28 provincii din Bulgaria.

Aproximativ 17% din populaţie este sub vârsta minimă de ocupare a unui loc de muncă, iar 58% se află în categoria de vârstă corespunzătoare ocupării unui loc de muncă. Numărul populaţiei în vârstă este ridicat, cu un maxim în Provincia Ruse, ce depăşeşte 25% din populaţia totală. În ariile rurale, procentul se ridică chiar la 38%. Există tendinţa de scădere a populaţiei din zonele rurale, datorită migraţiei către oraşe.

Forţa de muncă şi structura populaţiei ocupate pe ramuri socio-economice. Dispunerea în profil teritorial a forţei de muncă (prin prisma populaţiei ocupată), relevă o repartiţie echilibrată la nivelul celor două sectoare al Euroregiunii: 88 000 persoane în judeţul Giurgiu şi 70 693 persoane în provincia Ruse. Sunt însă evidente diferenţierile în repartiţia populaţiei active ocupată pe domenii de activităţi ale economiei naţionale (Tab. 43).

Tabelul 43. **Structura populaţiei active ocupată pe ramuri ale economiei în România şi Bulgaria şi în Euroregiunea Giurgiu - Ruse, pe unităţi administrative** (2011).

Tara/Districtul/ Euroregiunea	România	Bulgaria	Judeţul Giurgiu	Districtul Ruse	Euroregiunea Giurgiu-Ruse
Total economie Ponderea populaţiei ocupată în domeniile de activitate :	8747000 =100%	2342509 =100%	88000 =100%	70693 =100%	1586931 =100%
Agricultură, silvicultură şi piscicultură	27,7	2,8	51,6	4,4	28
Industrie	21,9	26,3	10,3	40,3	25,3
Construcţii	7,8	7,8	7,5	6,1	6,8
Comerţ	13,4	17,9	8,2	13,6	10,9
Hoteluri/restaurante	1,8	4,8	0,6	3,0	1,7
Transport	5,4	8,9	4,3	9,1	6,9
Financiar	1,3	2,5	0,8	0,8	0,8

Imobiliar	6,0	7,1	3,5	3,0	3,3
Administraţie	2,5	4,9	3,5	4,5	3,7
Invăţământ	4,9	7,1	3,9	7,2	5,6
Sănătate	4,7	5,8	4,3	4,5	4,4
Alte activităţi	2,6	4,1	1,6	3,6	2,6

Surse: Statistical yearbook, 2011 - Republic of Bulgaria, National Statistical Institute, Sofia;
Anuarul statistic al României, 2011, Institutul naţional de Statistică, Bucureşti.

În judeţul Giurgiu, cea mai mare parte a forţei de muncă se concentrează în mediul rural - 53% din populaţia ocupată din întregul judeţ. Acest fapt se explică datorită structurii economice preponderent agricolă.

În provincia Ruse situaţia este diferită, datorită concentrării forţei de muncă în activităţi manufacturiere (40%), o proporţie foarte redusă a populaţiei fiind ocupată în agricultură (4,4%). Oraşul Ruse, fiind centrul urban de maximă polarizare economică, concentrează aproximativ 28 000 de salariaţi, ceea ce reprezintă mai mult de o treime din totalul forţei de muncă de care dispune întreaga provincie, de 70 693 persoane.

Pe ansamblul Euroregiunii Giurgiu-Ruse, structura forţei de muncă evidenţiază concentrarea populaţiei ocupate în activităţile de bază ale economiei: aproximativ 28% în agricultură şi 25% în industrie, urmând populaţia ocupată în comerţ (10,9%), în transporturi (6,9%), învăţământ (5,6%) şi sănătate (4,4%). Cele mai dezvoltate sectoare în industria Euroregiunii sunt, la sud de Dunăre, cele de maşini-unelte, inginerie şi procesarea metalului (construcţii şi reparaţii de nave), urmate de sectorul producţiei alimentare şi de băuturi. Sectorul energetic este reprezentat de una dintre cele mai mari termocentrale din Bulgaria.

Numărul de şomeri în provincia Ruse se ridica la 12 200 pers. în 2011, rata şomajului fiind de 11,6%, foarte apropiată de cea la nivel naţional (11,3%), iar în oraşul Ruse aceasta coboară sub nivelul naţional. La nord de Dunăre, în judeţul Giurgiu, numărul şomerilor este mult mai mic (5 300 persoane înregistrate), rata şomajului fiind de numai 5,7%.

La nivel de Euroregiune, imaginea pieţei de muncă arată vulnerabilitatea următoarelor categorii de populaţie, cel mai mult afectate de problema şomajului:
- în rândul populaţiei active feminine se înregistrează o creştere mai accentuată a ratei şomajului. În provincia Ruse ponderea acesteia din totalul populaţiei şomere era de 52% în anul 2000 şi de 59% în 2011.
- sunt înregistrate creşteri ale şomajului în rândul activilor fără specializare sau calificare, ponderea acestora fiind peste 60% în comparaţie cu activii cu specializare.
- conform structurii pe grupe de vârstă, se constată că principalul grup vulnerabil pe piaţa muncii este cel al şomerilor de peste 50 de ani, proporţia acestora crescând cu 25% între 2000 - 2010. Pe termen lung, poate creşte şi ponderea tinerilor şomeri, de până la 29 de ani.

Structura etnică a populaţiei

În structura etnică a sectorului românesc al Euroregiunii Giurgiu - Ruse, românii formează majoritatea absolută a populaţiei (95,9%), restul fiind rromi (4% din total) (Fig. 105) şi alte etnii 0,1%.

Rromii reprezintă un grup etnic minoritar evident la nivelul municipiului Giurgiu (4,3% din totalul populaţiei oraşului) şi în alte câteva comune: Slobozia, 6,3%; Vedea, 5,5%; Gogoşari, 4,6% şi Băneasa, 2%.

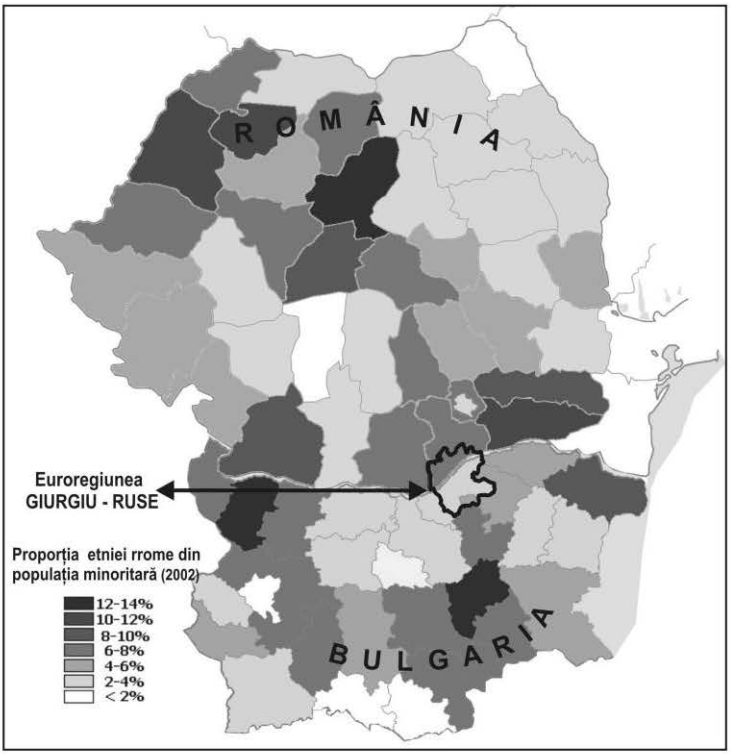


Figura 105. **Proporţia rromilor din populaţia minoritară din România şi Bulgaria** (2011).

La sud de Dunăre, în sectorul bulgăresc al Euroregiunii, structura etnică este dominată în proporţie de peste 83% din bulgari, la care se adaugă 11% turci, 3% rromi, 2% români (vlahi) şi 1% alte etnii. Minoritatea turcă, formată din perioada Imperiului Otoman, formează grupul minoritar cel mai reprezentativ al Bulgariei, 9,4% din populaţia totală şi sunt concentraţi îndeosebi în sudul şi în nordul ţării, ponderea acestora în provincia Ruse fiind mai mare decât cea de la nivelul Bulgariei.

Populaţia românească din nordul Bulgariei se concentrează în localităţile din lungul Dunării (Fig. 106) şi păstrează specificul oltean în jumătatea vestică şi pe cel muntean în cea estică (în comunele Bregova, Novo Selo şi Boiniţa). În provincia Ruse, românii formează grupări mixte de populaţie cu majoritarii bulgari, cu etnicii turci şi cu cei rromi, fiind răspândit bilingvismul şi chiar trilingvismul bulgaro-româno-turc.

Opţiuni strategice pentru dezvoltarea Euroregiunii Giurgiu-Ruse.

La nivelul întregii Euroregiuni este evidentă tendinţa de utilizare cât mai eficientă a resurselor naturale şi umane, menţinerea valorilor cultural-istorice şi economice.

Obiectivul strategic principal îl reprezintă dezvoltarea echilibrată a Euroregiunii, impunându-se realizarea unui nivel de trai cât mai bun, scăderea şomajului, creşterea standardelor economice şi de calitate a serviciilor, corelate cu dezvoltarea turismului şi cu creşterea gradului de atractivitate a forţei de muncă. Atât populaţia provinciei Ruse, cât şi cea din comunităţile judeţului Giurgiu doreşte implicarea pentru realizarea obiectivelor specifice (investiţii în resurse umane,

tehnologii inovative, modernizarea infrastructurii, diminuarea diferenţelor dintre centru şi periferie etc) şi a celor strategice comune, necesare transformării acestui spaţiu geografic axat de o parte şi de alta a Dunării într-o euroregiune dinamică.

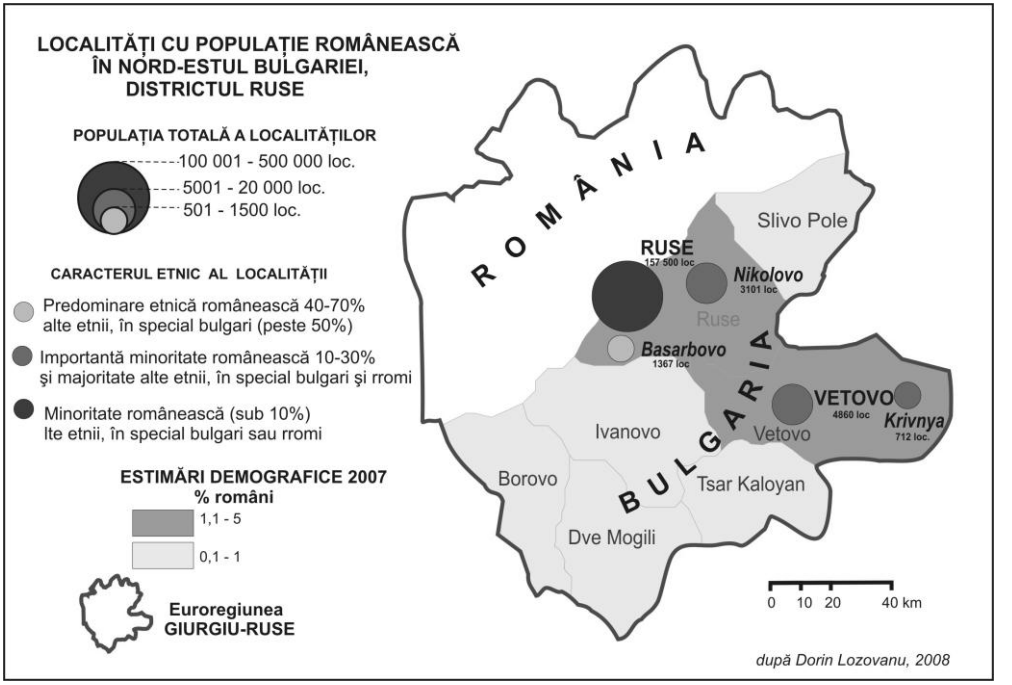


Figura 106. **Localităţi cu populaţie românească în nord-estul Bulgariei.**

Prin aderarea României şi Bulgariei la UE s-au creat condiţii mai bune de cooperare între cele două regiuni frontaliere, dar şi cu alte zone din UE, având aceleaşi caracteristici. Atingerea acestui obiectiv comun depinde în mare parte de aplicarea cu succes a politicilor Uniunii Europene.

Amploarea relaţiilor dintre Giurgiu şi Ruse în cadrul Euroregiunii poate fi apreciată în funcţie de domeniile în care se resimte cel mai mult implicarea factorilor de decizie pentru derularea proiectelor; până în prezent aceasta este mult mai redusă faţă de aşteptări, în raport de potenţialul existent. Interesele fiecărui oraş sunt diferite, ceea ce conduce în esenţă la o abordare a problemei din două direcţii. Principalele elemente de potenţial demografic ce contribuie la viabilitatea şi funcţionalitatea Euroregiunii, punctele slabe, oportunităţile şi ameninţările induse de contextul economic şi geopolitic regional şi internaţional, sunt evidenţiate sintetic prin analiza SWOT a potenţialului demografic din Euroregiunea Giurgiu - Ruse (Tab. 44).

Pentru dezvoltarea oraşului Giurgiu, vecinătatea oraşului bulgar oferă multe oportunităţi. Acestea sunt mai ales de natură economică şi comercială. Dotarea cu servicii şi unităţi comerciale este evidentă pe măsura taliei oraşului Ruse, un important centru urban al Bulgariei (al cincilea oraş ca mărime) care polarizează întreaga parte de nord a Bulgariei. În plus, foarte multe speranţe sunt legate şi de activităţile zonei libere Ruse. Probabil că interesul ar fi putut fi mult mai extins şi în domeniul cultural - Ruse deţine universităţi şi o viaţă culturală intensă, dacă nu ar fi existat bariera lingvistică.

Tabelul 44. **Analiza SWOT a potenţialului demografic din Euroregiunea Giurgiu - Ruse.**

1. Resursele umane

Puncte tari	**Puncte slabe**
1. Începutul unui proces de dezvoltare al resurselor umane în ariile rurale ale judeţului Giurgiu şi districtului Ruse. 2. Realizarea de către ONG-uri a mai multor proiecte cu finanţare europeană, orientate către dezvoltarea resurselor umane în agricultură.	1. Nivel slab de educaţie şi calificare al populaţiei din zonele rurale – numai 3% din rândul populaţiei are studii universitare şi 35% are studii medii. 2. Disabilitatea unei largi categorii de populaţie în folosirea tehnologiilor moderne de comunicaţii şi informaţii.
Oportunităţi 1. Aplicarea unor politici potrivite privind forţa de muncă şi măsuri pentru resursele umane în zonele rurale. 2. Aplicarea măsurilor pentru revitalizarea infrastructurii educaţionale existente pentru furnizarea de specialişti de înaltă calificare prin procesul permanent de training profesional al angajaţilor şi calificare a şomerilor. 3. Folosirea fondurilor UE pentru dezvoltarea noilor nişe din producţie şi creare a forţei de muncă din agricultură. 4. Formarea administraţiei municipale în aplicarea tehnologiilor IT etc.	**Ameninţări** 1. Management ineficient în zonele rurale, îndeosebi al resurselor financiare obţinute prin programele europene şi alţi donatori, datorită nivelului necorepunzător de educaţie şi a slabei capacităţi a administraţiei municipale. 2. Tendinţa de creştere a numărului populaţiei fără educaţie corespunzătoare. 3. Procent scăzut al persoanelor care vor să studieze agricultura.

2. Mediul social şi tendinţele demografice

Puncte tari	**Puncte slabe**
1. Creşterea relativă a numărului de angajaţi în municipalităţile Ivanovo, Slivo Pole, Biala şi în comunităţile rurale din judeţul Giurgiu. 2. Demararea unui proces de muncă activ de implicarea a instituţiilor de stat româneşti şi din Bulgaria pentru îmbunătăţirea climatului de afaceri şi a mediului social la nivelul euroregiunii.	1. Nivel ridicat de şomaj atât în municipalităţile rurale din districtul Ruse cât şi în comunele judeţului Giurgiu. 2. Scăderea populaţiei în zonele rurale, datorită scăderii de ansamblu a populaţiei, a migraţiei interne (rural-urban) şi a celei externe. 3. Standard economic şi social redus în mediul rural. 4.Tendinţe de îmbătrânire ale populatiei atât din municipalitatile rurale din districtul Ruse, cât şi în comunele din judeţul Giurgiu.
Oportunităţi 1. Creşterea diversificării economice şi crearea de noi locuri de muncă. 2. Dezvoltarea viitoare a infrastructurii sociale (grădiniţe, şcoli, biblioteci, spitale) şi de transport.	**Ameninţări** 1. Migraţia populaţiei la oraşe datorită inegalităţii evidente dintre localităţile rurale şi cele urbane din punct de vedere al oportunităţilor economice pentru dezvoltarea şi furnizarea de locuri de muncă.

Pentru Ruse, însă, prezenţa oraşului Giurgiu în vecinătate nu exercită un interes deosebit datorită diferenţei mari de talie. Mult mai importantă pentru dezvoltarea oraşului Ruse este însă apropierea geografică a Bucureştiului, motiv pentru care relaţia cu Giurgiu are o importanţă secundară (în ultima vreme se încearcă legiferarea unor măsuri care să permită accesul la serviciile medicale în regim de urgenţă şi complicaţie în Bucureşti pentru bulgarii din Ruse). În plus, raporturile cu oraşul Giurgiu sunt percepute şi sub influenţa disensiunilor şi armonizărilor legate de poluarea mediului şi de trafic (există uneori neînţelegeri în partajul beneficiilor la traficul prin ferry-boat, ceea ce a dus adesea la sistarea temporară a trecerilor).

Rezultanta celor două direcţii de interes diferite trebuie corelată şi cu cadrul geopolitic internaţional în care se încadrează respectiva pereche de oraşe. Din acest punct de vedere, se detaşează pregnant funcţia de tranzit la nivelul legăturilor europene, care deseori pune în umbră relaţiile locale.

Statul român a accelerat unele proiecte de modernizare a trecerii şi circulaţiei în Giurgiu. A fost dat astfel în folosinţă un nou ferry-boat de mare capacitate la Ostrovu Mocănaşu (la picioarele podului) şi au fost demarate proiectele de construire a autostrăzii Bucureşti - Giurgiu şi de amenajare a unui nou punct vamal în prelungirea zonei libere Giurgiu. În condiţiile date, se poate considera că relaţia locală Giurgiu - Ruse este eclipsată de legăturile internaţionale care se derulează în acelaşi sector şi care vor atrage cea mai mare parte a amenajărilor. În actuala fază se poate vorbi de o predominare a independenţei celor două oraşe în detrimentul lărgirii oportunităţilor de colaborare. Încercările de apropiere sunt minimale şi se rezumă mai ales la informare reciprocă şi fluxuri cu caracter informal de mică intensitate.

5.6. Euroregiunea Danubius (BM, DB)

5.6.1. Caracterizare generală

Creată în anul 2002, la iniţiaţiva Consiliului Judeţean Giurgiu şi a Prefecturii Ruse, Euroregiunea Danubius este o asociaţie de cooperare transfrontalieră care cuprinde provincia Ruse din Bulgaria şi judeţul Giurgiu din România (Fig. 107).

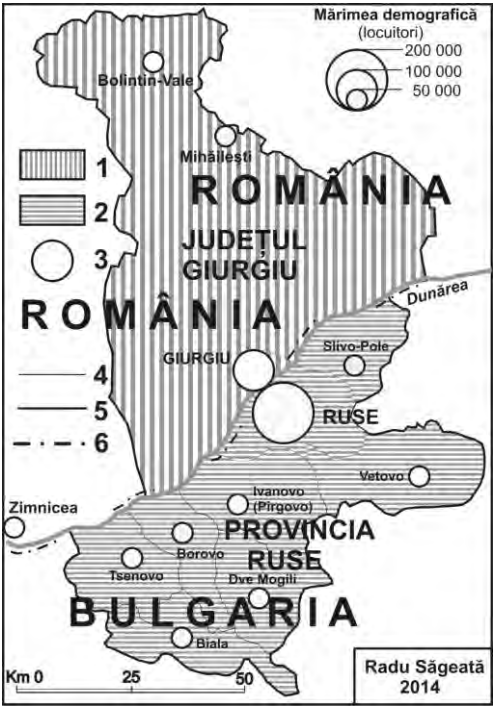


Figura 107. **Euroregiunea Danubius.**
1. Sectorul frontalier românesc, 2. Sectorul frontalier bulgăresc, 3. Nuclee de polarizare, 4. Limite administrative, 5. Limita Euroregiunii, 6. Frontiera de stat.

Scopul principal al acesteia este de a încuraja cooperarea transfrontalieră în toate domeniile de activitate prin realizarea unor programe şi proiecte comune, finanţate din surse externe.

Activităţile de bază ale Euroregiunii sunt:

- sprijinirea instituţiilor centrale şi locale în realizarea Convenţiei europene pentru colaborare transfrontalieră între societăţile şi instituţiile teritoriale, precum şi identificarea soluţiilor pentru rezolvarea problemelor transfrontaliere comune / taxele pentru trecerea frontierei;
- încurajarea, consultarea şi coordonarea colaborării transfrontaliere între Bulgaria şi România în domeniile: dezvoltare economică, transporturi, mediu, învăţământ, turism, piaţa muncii, protecţia sănătăţii şi agricultură;
- dezvoltarea relaţiilor între membrii săi prin schimburi reciproce, coordonare şi consultaţii în domenii echivalente de răspundere.

Judeţul Giurgiu este situat în partea de sud a României, în Câmpia Română; are o suprafaţă de 3 526 km^2, iar la sud, pe o lungime de 72 km, fluviul Dunărea îl desparte de Bulgaria. Din punct de vedere administrativ, cuprinde municipiul Giurgiu – reşedinta judetului, oraşele Bolintin-Vale şi Mihăileşti şi 54 de comune cu 166 sate. Populaţia stabilă a judeţului Giurgiu la recensământul din 2011 era de 281 422 persoane, dintre care doar 29,2% (respectiv 82 205 pers.) locuiau în mediul urban şi 70,8% (respectiv 199 217 pesoane) în mediul rural, judeţul, deşi situat în apropierea Capitalei, înscriindu-se printre cele unităţile administrative cu cel mai accentuat grad de ruralizare din România.

Provincia Ruse este situată în partea central-nordică a Bulgariei, între fluviul Dunăre la nord (coridorul 7 Paneuroperan) şi provinciile Veliko-Târnovo la vest, Târgovište la sud, respectiv Razgrad şi Silistra, la est.

Provincia Ruse este traversată de coridorul paneuropean IX, ce uneşte Finlanda cu Grecia. Are o suprafaţă totală de 2 803 km^2 (2,5% din teritoriul Bulgariei) şi cuprinde 8 municipalităţi (Tab. 45).

Tabelul 45. **Structura provinciei Ruse.**

Municipalitatea	**Populaţia** (loc., 2009)	**Reşedinţa administrativă**	**Populaţia** (loc., 2009)
Borovo	6 699	Borovo	2 330
Biala	14 962	Biala	9 015
Vetovo	13 738	Vetovo	4 777
Dve Mogili	10 341	Dve Mogili	4 342
Ivanovo	10 339	Ivanovo	880
Ruse	175 210	Ruse	156 509
Slivo Pole	11 635	Slivo Pole	3 169
Tsenovo	6 220	Tsenovo	1 673

Sursa: http://www.wikipedia – the free encyclopedia

Populaţia totală a provinciei Ruse este de 235 252 locuitori[111] (aproximativ 3,2% din populaţia totală a Bulgariei, conform datelor recensamântului populaţiei din 2011), observându-se un declin constant din 1985, când s-a înregistrat un maxim demografic de 315 762 locuitori. Aproximativ 17% din populaţie este sub vârsta de angajare şi 58% este populaţie activă. Numărul populaţiei cu vârstă activă de pensionare este ridicat şi reprezintă 25% din populaţia totală a provinciei Ruse, în zonele rurale ponderea acesteia ridicându-se la 38%. Rata creşterii populaţiei în zonele rurale a atins valori negative, mai ales datorită migrării

[111] 48,7% bărbaţi, 51,3% femei.

acesteia către zonele urbane. Astfel există disproporţii din punct de vedere social şi economic între municipalităţile din provincie: municipalităţile Ruse şi Ivanovo sunt regiuni mai dezvoltate, pe când Tenovo, Borovo, Dve Mogili şi Slivo Pole se situează la polul opus, fiind zone rurale slab dezvoltate.

5.6.2. Potenţialul demografic şi activităţile economice din sectorul românesc

Mărimea demografică a aşezărilor umane

Comunele din cadrul Euroregiunii Danubius se încadrează în mare parte în categoria celor cu populaţie sub 5 000 locuitori (Fig. 108, 109).

Cele mai mici comune din punct de vedere al mărimii demografice au fost, la recensământul din 2011, Bulbucata (1 591 loc.), Isvoarele (1 751 loc.), Gogoşari (1 975 loc.), Schitu (1 985 loc.), Iepureşti (2 225 loc.) şi Stoeneşti (2 249 loc.).

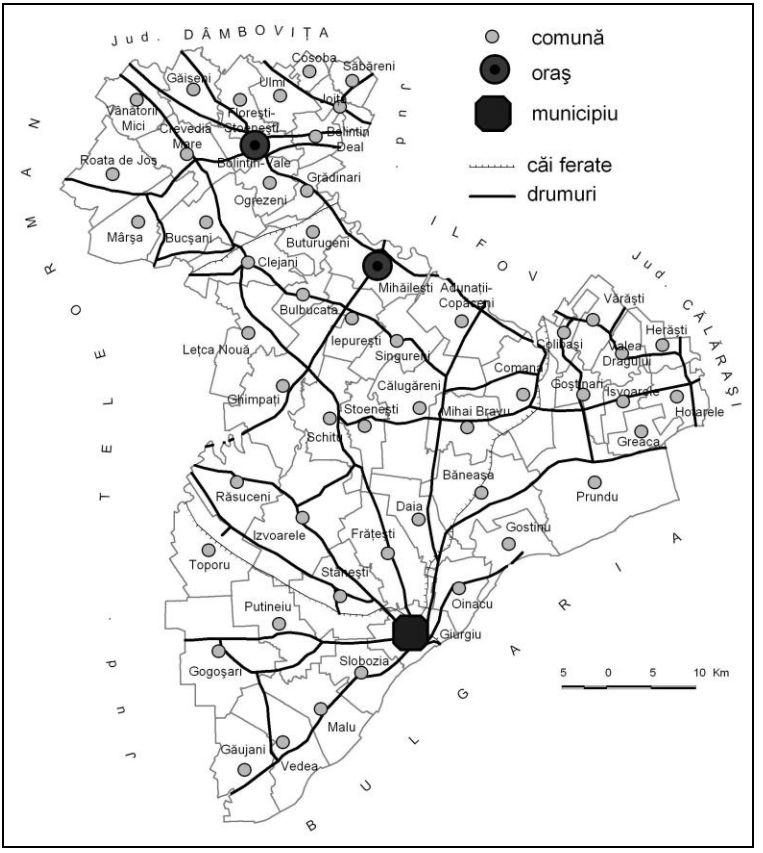


Figura 108. **Euroregiunea Danubius. Structura administrativă a sectorului românesc** (2011).

La polul opus, comunele cu cel mai ridicat potenţial demografic sunt Floreşti-Stoeneşti cu 9 173 loc., Roata de Jos (8 296 loc.), Ulmi (7 818 loc.) şi Comana (7 222 loc.).

În privinţa centrelor urbane, în judeţul Giurgiu sunt doar trei oraşe, evidenţiindu-se la vârful ierarhiei urbane municipiul Giurgiu, cu 61 353 loc. Sistemul urban judeţean este completat de două oraşe mici: Bolintin-Vale (12 929

loc.) şi Mihăileşti (7 923 loc.). Acestea deţin un loc distinct în ierarhia urbană, formează baza piramidei urbane şi îndeplinesc funcţii teritoriale organizatorice în cadrul economiei naţionale, acelaşi rol putând fi îndeplinit şi în cadrul acestei Euroregiuni de cooperare transfrontalieră.

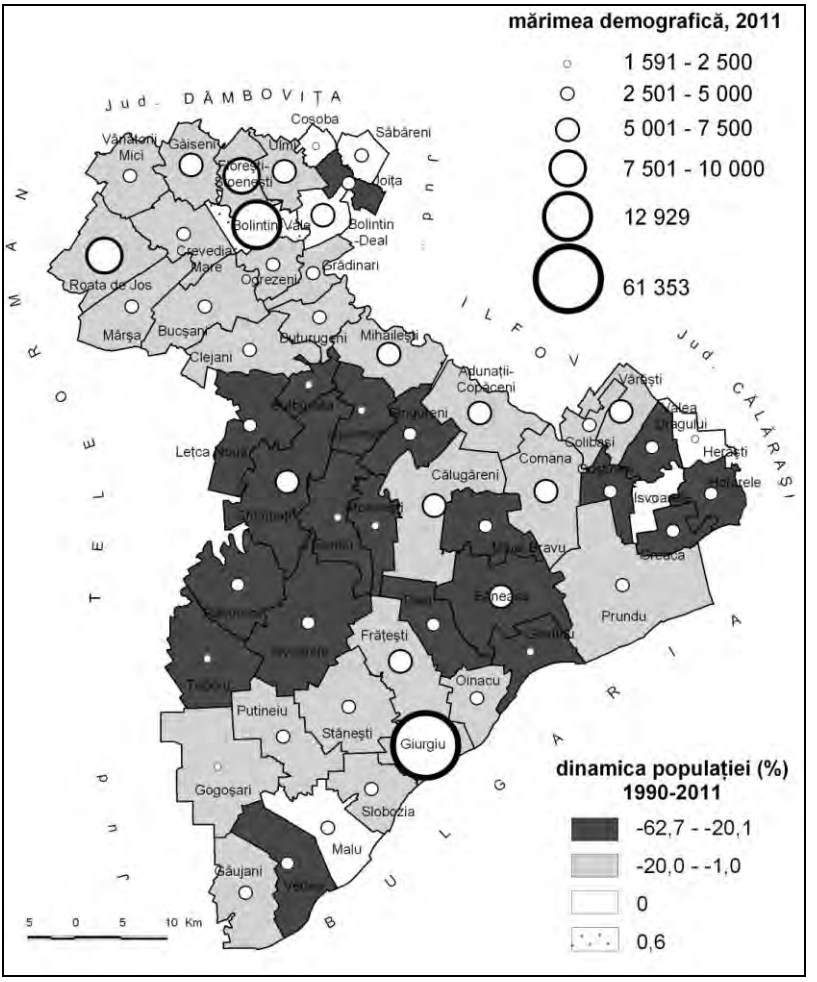


Figura 109. **Judeţul Giurgiu. Mărimea demografică şi dinamica populaţiei** (2011).

Mişcarea naturală a populaţiei

Natalitatea a prezentat, de-a lungul timpului, fluctuaţii în funcţie de factorii care au influenţat-o sau de intervenţiile brutale survenite în comportamentul firesc al comunităţilor umane. După 1989, valorile acesteia au scăzut considerabil; totuşi judeţul Giurgiu este recunoscut ca având printre cele mai ridicate valori ale ratei natalităţii din ţară.

În anul 2011 valorile natalităţii s-au situat pe un ecart cuprins între 0,9‰ în comuna Herăşti şi 20,4‰ în comuna Joiţa. Cele mai scăzute valori (sub 10‰) caracterizează 30 de unităţi administrative, cele mai multe dintre acestea fiind localizate în sudul judeţului. Valori ridicate, peste 16‰, prezintă doar două comune, situate în partea nord-estică (Joiţa) şi centrală a judeţului (Clejani).

Mortalitatea a variat, în anul 2011, între 1,0‰ în comuna Isvoarele şi 35,4‰ în comuna Răsuceni (Fig. 110).

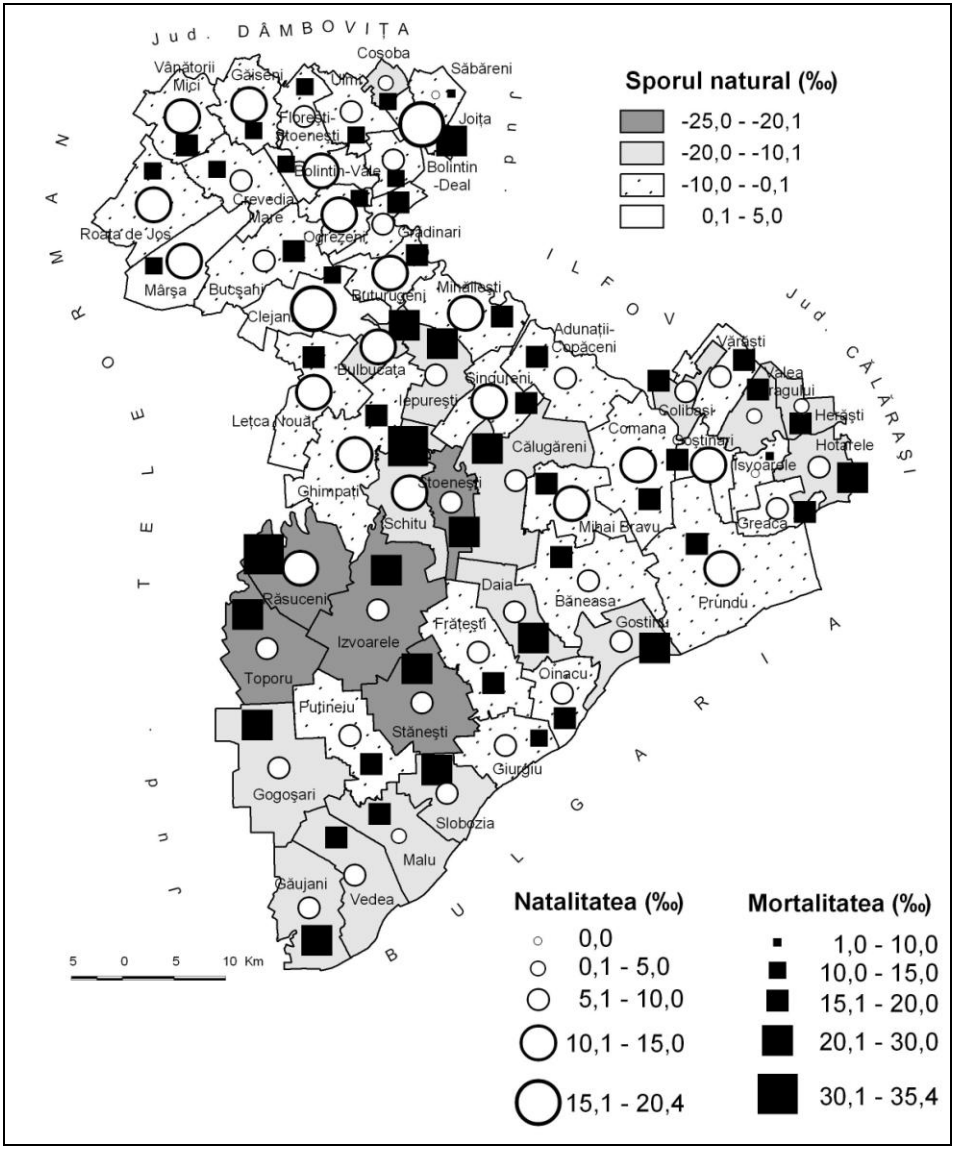


Figura 110. **Judeţul Giurgiu. Mişcarea naturală a populaţiei** (2011).

Cele mai mici valori (sub 15‰) s-au înregistrat în 13 unităţi administrative, reprezentând 24,1% din numărul total al acestora la nivelul sectorului românesc al euroregiunii. La polul opus, valori de peste 20‰ au caracterizat 16 unităţi administrative (29,6% din total). Restul unităţilor administrative (25) au avut valori ale mortalităţii cuprinse între 15 şi 20‰.

Similar natalităţii şi mortalităţii, dinamica bilanţului natural al populaţiei a variat în funcţie de politicile demografice, economice şi sociale avute de diferitele regimuri politice, în special după cel de-al Doilea Război Mondial. Bilanţul natural a

urmat o curbă descendentă după 1989, astfel că în anul 2011, 51 unităţi administrative din sectorul românesc al Euroregiunii Danubius (94,4% din total) au înregistrat valori negative.

Dacă pe ansamblul ţării sporul natural prezintă variaţii de la an la an, la nivelul judeţelor şi localităţilor diferenţele sunt mari. Astfel, în timp ce de regulă localităţile din din vestul ţării s-au înregistrat valori mult mai mici sau chiar negative, judeţele estice şi sudice ale ţării înregistrează valori ale bilanţului natural la un nivel mai ridicat.

La nivelul anului 2011, valorile bilanţului natural au variat între -24,3‰ în comuna Răsuceni şi 3,3‰ în comuna Mârşa. Cele mai mici valori (între -20 şi -24‰) au fost prezente în 6 comune. Valori pozitive au înregistrat doar comunele Mârşa şi Clejani şi oraşul Bolintin-Vale.

Mişcarea migratorie a populaţiei

Migraţia populaţiei are o serie de efecte în plan demografic, economic, social atât pentru regiunile de plecare cât şi pentru cele de sosire, printre acestea se numără redistribuirea teritorială a populaţiei, schimbarea structurilor pe sexe şi grupe de vârstă etc.

Deplasările de populaţie au la bază, de obicei, prezenţa unor arii dezvoltate pe de o parte şi a altora înapoiate pe de alta. Astfel, primele au tendinţa de a realiza un deficit de forţă de muncă pe care îl va atrage din zonele înconjurătoare sau mai îndepărtate, în timp ce al doilea tip se caracterizează printr-un excedent de forţă de muncă care va fi atras de regiunile cu dinamică accelerată (Ianoş, 1994).

În ceea ce priveşte sosiţii, valorile au variat între 7,7‰ în comuna Prundu şi 28,6‰ în comuna Gogoşari. Valori scăzute ale celor sosiţi, sub 15‰, caracterizează 26 de localităţi, dispersate pe tot teritoriul judeţului Giurgiu. Cele mai mari valori ale sosiţilor (peste 20‰) sunt în comunele din partea centrală şi sud-vestică a judeţului, la care se adaugă oraşul Mihăileşti (Fig. 111).

Populaţia plecată, la nivel de localitate, înregistra valoarea maximă în comuna Răsuceni (22,7‰), la polul opus situându-se comuna Floreşti-Stoeneşti cu o valoare de 7,0‰. Cele mai multe localităţi (40) au fost cuprinse în intervalul 10 - 20‰ (Fig. 111).

În anul 2009, tabloul repartiţiei sporului migrator a adus o schimbare faţă de ultimul deceniu al secolului trecut în sensul diminuării mişcărilor de populaţie. Astfel, valorea maximă a fost în comuna Gogoşari (20,2‰) iar cele minime în Prundu, Malu, Joiţa, Vedea, Isvoarele şi Mârşa (între -7,5 şi -5,4‰) (Fig. 111).

Bilanţul total al populaţiei, stabilit ca sumă între bilanţul natural şi cel migratoriu, a variat în anul 2009 între -27,9‰ în comuna Răsuceni şi 10,5‰ în comuna Săbăreni. Valori negative au fost în 45 localităţi (83,3% din numărul total la nivelul sectorului românesc al Euroregiunii), restul de 9 localităţi (16,7%) înregistrând valori pozitive sau egale cu 0.

La nivelul sectorului românesc al Euroregiunii se evidenţiau 5 unităţi administrative cu valori cuprinse între -1,0 şi 1,0‰, ceea ce înseamnă valori aproximativ egale între soldul natural şi cel migratoriu. Valorile cele mai ridicate (peste 5‰) au fost în comunele Săbăreni, Găiseni, Frăteşti, Gogoşari şi în oraşele Bolintin-Vale şi Mihăileşti, iar valorile minime (între -20,0 şi 27,9‰) în comunele Răsuceni, Izvoarele, Malu, Hotarele şi Toporu.

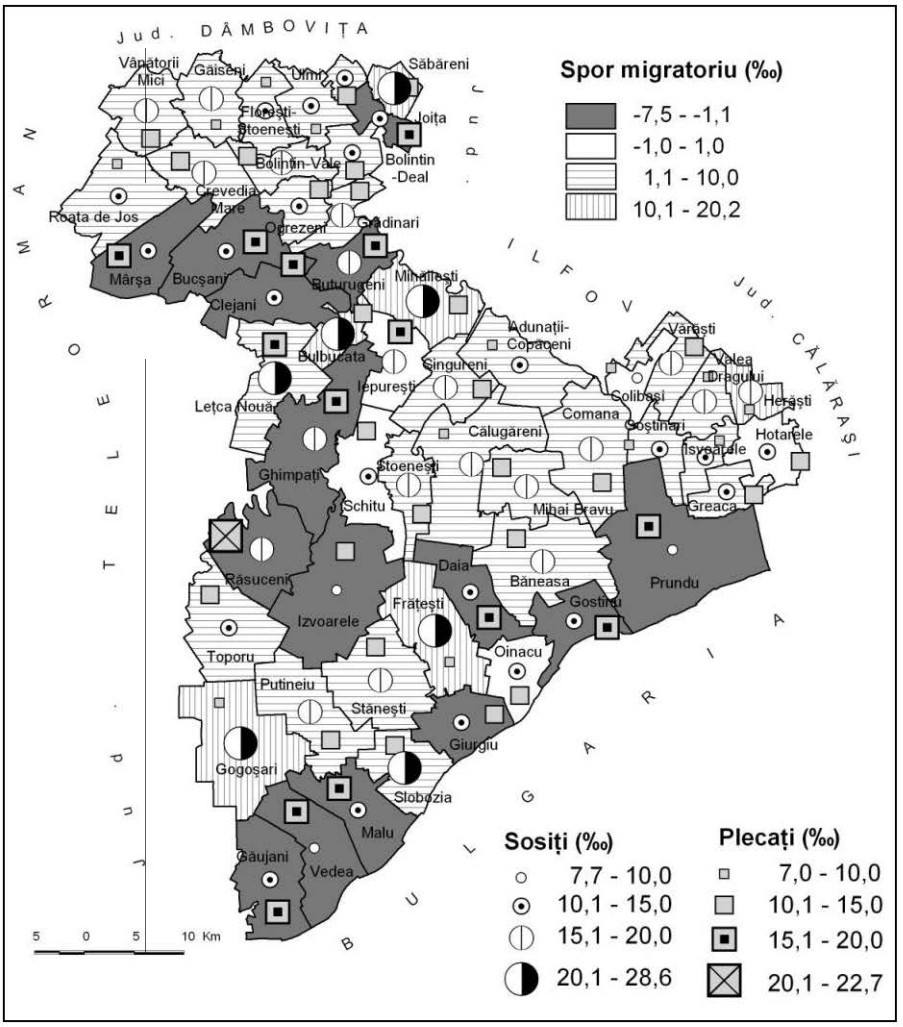


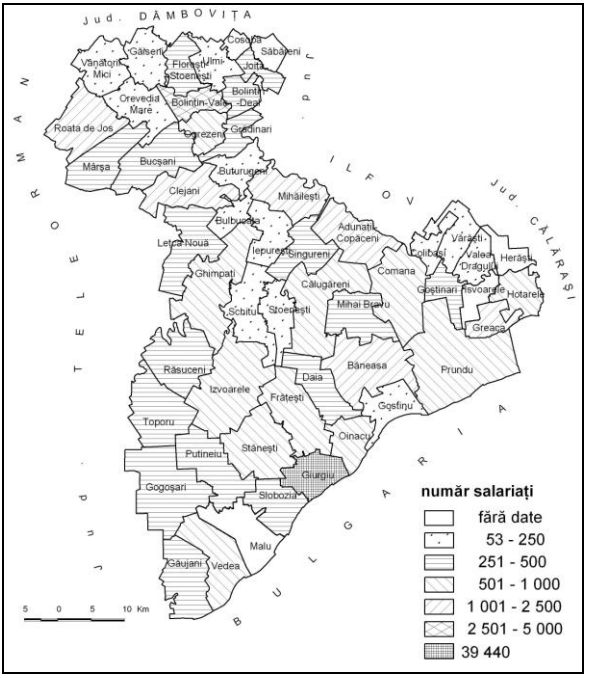
Figura 111. **Judeţul Giurgiu. Mişcarea migratorie a populaţiei** (2011).

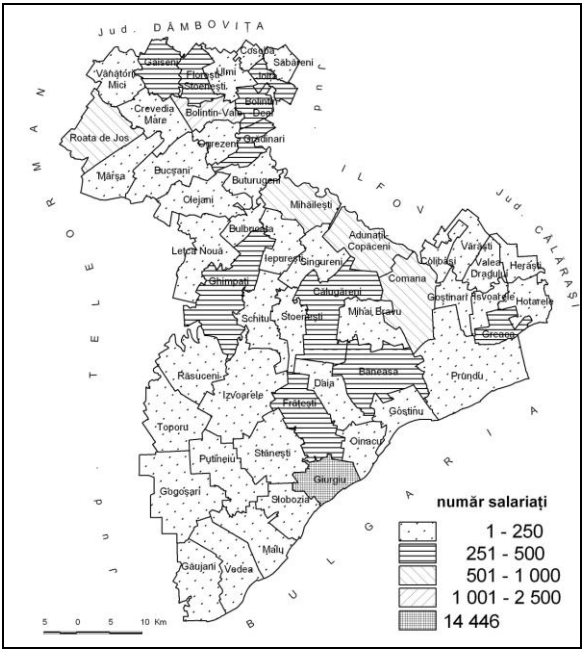
În concluzie, se poate consemna o evoluţie pozitivă a valorilor anumitor indicatori sociali precum mortalitatea sau mortalitatea infantilă. Sporul natural în judeţul Giurgiu, comparativ cu valori ale aceluiaşi indicator din alte judeţe ale României, este sub media pe ţară. Cu toate acestea, pe termen lung este posibil ca această tendinţă să fie atenuată de rezultatele evoluţiei pozitive a unor indicatori precum nupţialitatea sau divorţialitatea.

Forţa de muncă

În ceea ce priveşte caracteristicile pieţei muncii din judeţul Giurgiu, componenta românească a Euroregiunii Danubius, s-au identificat o serie de evoluţii importante pentru dezvoltarea judeţului. Astfel, în timp ce populaţia activă majoritară este angajată în special în desfăşurarea de activităţi cu caracter agricol, există totuşi o puternică tendinţă de dezvoltare a altor sectoare ale economiei cum ar fi serviciile sau industria construcţiilor.

Un alt aspect este legat de evoluţia populaţiei active din judeţ. Valoarea raportului între numărul persoanelor ocupate şi cel al pensionarilor este cu atât mai alarmantă cu cât tendinţa populaţiei active este în descreştere (Fig. 112 şi 113).





Figurile 112 şi 113. **Distribuţia salariaţilor în judeţul Giurgiu.**
(sus – 1991; jos – 2008).

Activităţile economice

Judeţul Giurgiu este predominant agricol, cu aproape 50% din populaţie angajată în acest sector. Lipsa de productivitate agricolă este generată de deficienţele de infrastructură, dimensiunile proprietăţii şi de alţi factori structurali precum preeminenţa unei agriculturi de subzistenţă.

Economia judeţului nu oferă încă toate condiţiile pentru a atrage un număr mare de investiţii, cu toate acestea, deschiderea judeţului către căi majore rutiere, feroviare şi navale, constituie argumente cheie pentru dezvoltarea acestui potenţial. Portul Giurgiu şi zona liberă pot asigura un tranzit economic facil şi variat al mărfurilor care traversează coridorul comercial din sudul României.

Un alt element major de regres este reprezentat de lipsa asociativităţii mediului de afaceri în organizaţii şi asociaţii formale. În acest sens, nu se poate vorbi despre o „comunitate de afaceri" în adevăratul sens al cuvântului. Dacă această situaţie nu este atât de importantă pentru companiile mari, în cazul IMM-urilor, lipsa unei coordonări şi a reprezentativităţii poate fi considerată o deficienţă majoră, datorită absenţei unei mase critice pentru negocierea unor parteneriate public - privat. În prezent, nu există un cadru formal de dialog între administraţia judeţeană, cele ale unităţilor administrative şi comunitatea de afaceri.

Investiţiile productive sunt destul de reduse, majoritatea IMM-urilor activând în domeniul comerţului, industriei uşoare, construcţiilor, transporturi.

În economia judeţului exista, în anul 2010, doar o regie autonomă, 6 339 societăţi comerciale cu capital privat, 128 societăţi comerciale cu capital mixt român-străin, 150 societăţi comerciale cu capital integral străin şi 100 societăţi cu capital mixt de stat şi privat.

Judeţul Giurgiu are o identitate de judeţ agricol important, statut ce trebuie revitalizat prin revigorarea agriculturii şi industriei alimentare, domenii cheie pentru dezvoltarea acestei regiuni.

Judeţul înregistrează o evoluţie negativă a dinamicii ofertei forţei de muncă. Astfel, activitatea economică principală, agricultura, este practicată în procent de peste 50% în regim de subzistenţă, de o populaţie îmbătrânită.

Agricultura a constituit una dintre cele mai vechi îndeletniciri ale locuitorilor din această parte a ţării. Terenul agricol reprezintă 78,3% din suprafaţa judeţului, dintre care, teren arabil 259 119 ha, păşuni 12 655 ha, fâneţe 82 ha, vii 3 677 ha şi livezi 590 ha. Terenul neagricol reprezintă 21,7% din suprafaţa totală a judeţului, dintre care 37 905 ha păduri, 14 074 ha ape, 7 367 ha drumuri, 15 854 ha construcţii şi 1 279 ha teren neproductiv (2011).

Insuficienta dezvoltare a competitivităţii fermelor agricole şi deficienţele formării educaţionale cu specific agricol îi împiedică pe fermieri să fie concurenţiali la nivelul pieţei.

Infrastructura de învăţământ şi sănătate

Educaţia are un rol cheie pentru dezvoltarea pe termen lung şi asigură sustenabilitatea intervenţiilor publice. În funcţie de mediul de rezidenţă al populaţiei şcolare, în judeţul Giurgiu se constată o localizare disproporţionată a unităţilor şcolare. Rata de cuprindere şcolară la toate nivelurile de învăţământ este cea mai scăzută din ţară (Fig. 114).

Încă un element important la nivelul sistemului educaţional arată că judeţul Giurgiu înregistrează cea mai scăzută rată de alfabetizare din ţară. O cauză a acestei probleme este generată de insuficienţa cadrelor didactice raportată la numărul de elevi, în învăţământul profesional.

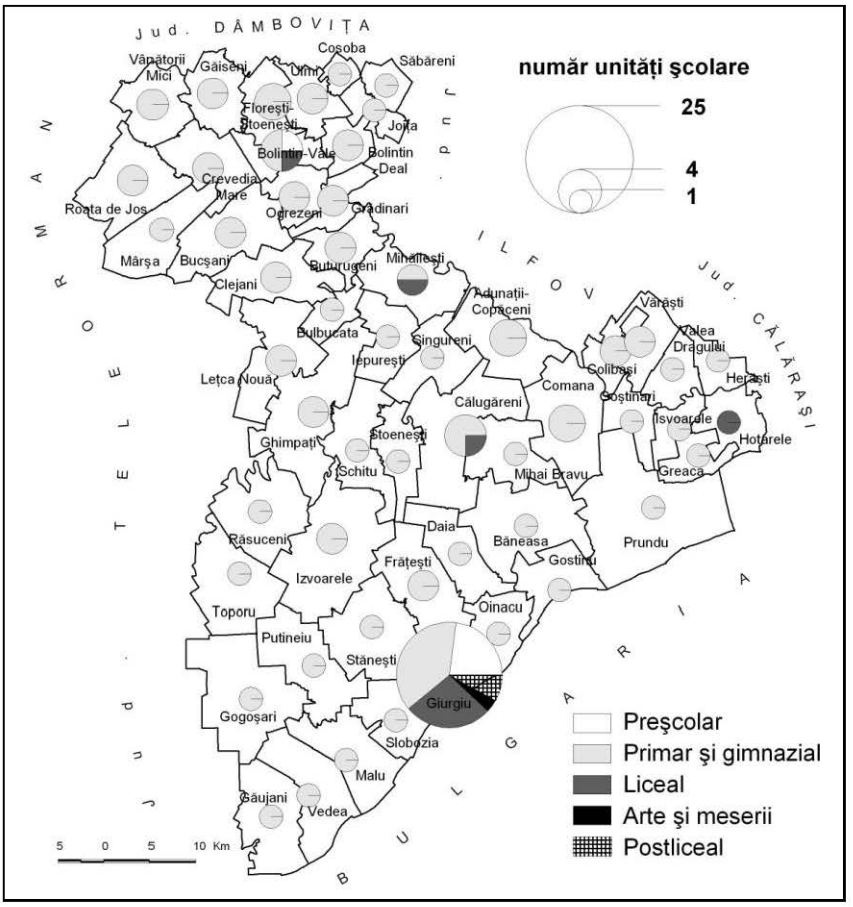


Figura 114. **Judeţul Giurgiu. Sistemul de învăţământ** (2011).

Din analiza realizată asupra furnizării serviciilor de sănătate şi a situaţiei pensionarilor, s-au constatat numeroase aspecte problematice. În județul Giurgiu furnizarea serviciilor de sănătate este distribuită disproporțional în funcţie de mediile de rezidenţă, urban şi rural.

În ceea ce privește personalul medical, în special medicii pentru serviciile de ambulanță, se constată o distribuţie disproporţionată a ariilor de acoperire în funcţie de mediile de rezidenţă.

Un alt aspect relevant la nivelul județului Giurgiu este balanţa negativă a ocupării, cu un raport negativ între numărul mediu al pensionarilor de asigurări sociale de stat şi numărul mediu al salariaţilor, înregistrând cea mai ridicată valoare din ţară.

Fondul locativ, unul dintre elementele cheie ce definesc calitatea vieţii, înregistrează deasemenea, disproporţii teritoriale evidente (Fig. 115).

Turismul şi infrastructura turistică

Deşi este o regiune tipic de câmpie, care s-ar părea că nu este înzestrată din punct de vedere turistic, judeţul Giurgiu dispune totuşi de un potenţial turistic important şi variat. Pădurea Comana, atât prin întinderea ei (24 963 ha) în

apropiere de Balta Comana, cât şi prin structura sa pe specii, reprezintă un important obiectiv turistic (Fig 116). La Călugăreni, localitate istorică, se poate vizita podul de peste Neajlov, reconstituit în anii 1934 - 1935, în cinstea victoriei asupra armatelor otomane din august 1595.

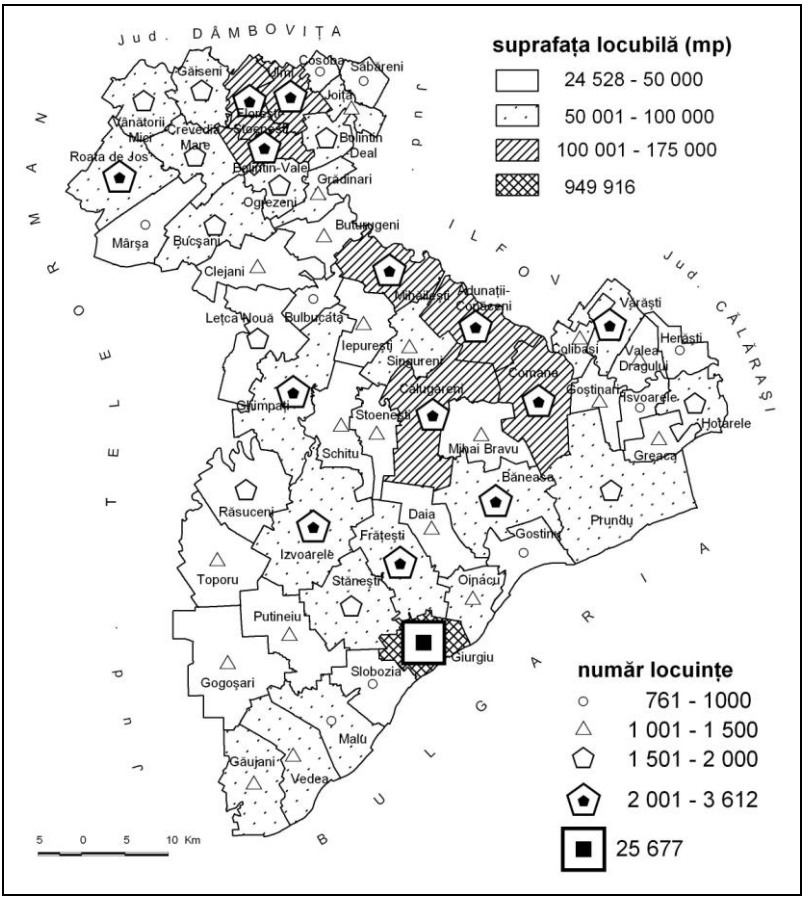


Figura 115. **Judeţul Giurgiu. Fondul locativ** (2011).

Figura 116. **Amenajări turistice în Pădurea Comana.**
(foto R. Săgeată).

Cel mai de seamă monument din această zonă este mănăstirea Comana, construită în anul 1462 de către Vlad Ţepeş şi refăcută de Radu Şerban Basarab în anii 1588 - 1589 (sursa: www.giurgiu-ruse.ro). Infrastructura turistică este dominată net de municipiul Giurgiu, care dispune de 8 unităţi de cazare, urmat de oraşul Bolintin-Vale cu două astfel de unităţi (Fig. 117).

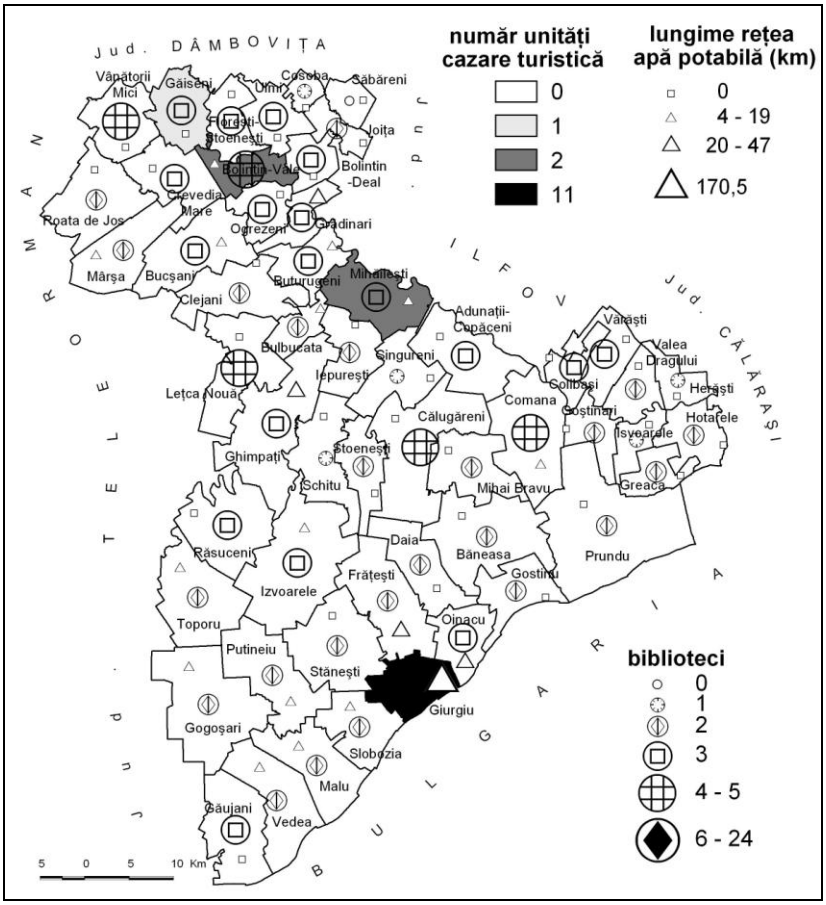


Figura 117. **Judeţul Giurgiu. Unităţile de cazare turistică, reţeaua de apă potabilă şi distribuţia bibliotecilor** (2011).

În ceea ce priveşte sosirile de turişti, judeţul înregistrează un număr scăzut, lucru compensat prin faptul că o mare parte dintre aceştia sunt turişti străini care în general beneficiază un buget de călătorie mai important.

Judeţul Giurgiu nu beneficiază de o bună promovare turistică datorită inexistenţei unui organism public sau privat dedicat acestei acţiuni şi înregistrează o activitate culturală modestă (datorată numărului scăzut de vizitatori).

Puternica sezonalitate estivală, datorată în mod special lipsei unei oferte concrete pentru lunile de iarnă reprezintă o reală ameninţare pentru viitoarea dezvoltare turistică a judeţului (sursa: www.giurgiu-ruse.ro). O resursă importantă a turismului este constituită din existenţa unui număr important de locuri de cazare pe motonave.

Transporturile şi infrastructura tehnică

Transportul rutier, legătura cu Capitala şi de aici cu restul ţării, dispune de un drum expres şi de drumuri naţionale în marea lor majoritate în condiţii acceptabile de calitate. În schimb, au nevoie de reabilitare 63% dintre drumurile judeţene (care ocupă 54% din totalul drumurilor publice la nivel judeţean). Judeţul Giurgiu are nevoie de investiţii pentru crearea condiţiilor de infrastructură care, pe termen lung, se vor transpune în creşterea accesibilităţii, în dezvoltarea afacerilor şi în creşterea nivelului de ocupare a populației.

Traficul fluvial de mărfuri are un volum foarte redus comparativ cu nivelul naţional - doar 2,5%. Capacitatea tehnică pentru crearea condiţiilor necesare lipseşte, iar proiectele de modernizare preconizate a fi finalizat în anul 2013 sunt întârziate. Astfel, în condiţiile actuale, portul Giurgiu nu poate deveni o variantă pentru transportul pentru mărfuri din portul Constanţa, pe un posibil traseu Constanţa - Giurgiu - Bucureşti.

Cu toate acestea, ieşirea la Dunăre prin Giurgiu reprezintă un punct geostrategic important pentru România, pe aici realizându-se una dintre legăturile principale ale Europei centrale şi vestice cu Orientul Apropiat, acest aspect relevând potenţialul ridicat de dezvoltare al judeţului Giurgiu.

Lipsa unui sistem viabil de alimentare cu apă (vezi Fig. 117), problema managementului integrat al deşeurilor şi distribuţia gazelor naturale constituie elemente care ţin pe loc dezvoltarea celei mai întinse zone a judeţului Giurgiu, zona rurală.

În concluzie, cele mai importante avantaje de dezvoltare ale judeţului Giurgiu sunt:

- *plasarea pe coridoarele de transport paneuropene VII şi IX.* Fiind unul dintre cele mai importante puncte de la frontiera de sud a ţării şi totodată nod de tranzit rutier, feroviar şi naval, întregul judeţ, dar mai ales municipiul Giurgiu îşi pot valorifica poziţia geografică consolidându-şi rolul de zonă de tranzit, „poartă" de intrare în ţară şi legătură principală între vestul Europei şi Orientul Apropiat. Această ţintă va trebui să fie însoţită de investiţii semnificative în modernizarea şi extinderea infrastructurii rutiere, feroviare şi portuare, pentru promovarea transportului intermodal şi asigurarea serviciilor conexe de logistică pentru facilitarea tranzitului de mărfuri şi persoane;

- *potenţialul agricol.* Calitatea şi întinderea terenului, precum şi tradiţia activităţilor agricole constituie cele mai bune premise pentru dezvoltarea unei agriculturi moderne în judeţul Giurgiu. Pentru aceasta este însă necesară reducerea drastică a ponderii agriculturii de subzistenţă, modernizarea sistemului de management în agricultură şi mărirea suprafeţei exploataţiilor agricole, introducerea de noi tehnologii, diversificarea activităţilor economice şi asigurarea calificării resurselor umane în specializările cerute pe piaţa forţei de muncă (de exemplu în apicultură, legumicultură, alte specializări agricole);

- *proximitatea faţă de Bucureşti.* Deopotrivă considerată avantaj şi dezavantaj, apropierea de capitala ţării influenţează în mod semnificativ evoluţia judeţului. Faptul că Giurgiu va face parte din conurbaţia din jurul capitalei poate fi o oportunitate pentru dezvoltarea unor sectoare de servicii – suport necesare activităţilor economice din capitală (de exemplu, în domeniul colectării şi managementului deşeurilor produse sau necesare agenţilor economici din Bucureşti) (sursa: www.cjgiurgiu.ro).

5.6.3. Zonele rurale din Euroregiunea Danubius

Zonele rurale cu probleme din judeţul Giurgiu

Situat în Câmpia Dunării, judeţul Giurgiu şi-a păstrat de-a lungul timpului un caracter predominant agricol, în ciuda faptului că portul Giurgiu a cunoscut o vreme un proces de industrializare forţată, care a determinat migraţia unor grupuri importante din populaţia satelor către perimetrul urban (www.giurgiu-ruse.ro).

Fenomenul depopulării rurale a avut consecinţe negative pentru ambele zone ale habitatului: zona urbană a fost supusă unei puternice presiuni din partea celor veniţi la oraş, iar zona rurală a decăzut demografic, rămânând golită şi de elementul genetic calitativ.

Judeţul fiind situat în imediata vecinătate a municipiului Bucureşti, un segment reprezentativ din rândul celor care au dobândit calificări a migrat către capitală, în căutarea unui trai mai bun. Transformarile profunde intervenite în sectorul agricol după 1990 s-au reflectat şi asupra agriculturii judeţului care a căpătat un caracter extensiv, de subzistenţă. În urma farâmiţării excesive a exploataţiilor agricole şi a ofertei de materii prime agricole, s-a accentuat înclinaţia producătorilor agricoli individuali spre autoconsum, iar capacităţile de prelucrare din industria alimentară au rămas în mare parte neutilizate, acestea fiind dimensionate pentru furnizorii mari de materii prime agricole. Gradul redus de utilizare al capacităţilor de producţie a determinat ca pe unitatea de produs finit să se înregistreze costuri fixe mari şi, împreună cu diminuarea drastică a puterii de cumpărare a populaţiei, au condus la diminuarea cererii interne de produse alimentare, aspect ce s-a transformat în principalul factor de frânare a relansării creşterii producţiei şi a performanţei în acest sector.

Printre celelalte probleme identificate în regiune, se numără: infrastructura judeţului slab dezvoltată (doar zece unităţi administrativ-teritoriale dispun de alimentare cu apă în sistem centralizat, reţeaua de canalizare este aproape inexistentă în zona rurală, drumurile nemodernizate etc.); problemele sociale (lipsa serviciilor sanitare şi educationale); oportunităţile de afaceri scăzute; lipsa unei strategii locale de dezvoltare; agricultura ineficientă (ferme mici, piaţă de desfacere nefuncţională, problema restituirii terenurilor, sistem de irigaţii dezafectat, preţ scăzut al produselor agricole, acces greu la credite, mediu de afaceri necompetitiv etc.).

Zonele rurale cu probleme din provincia Ruse

Agricultura are o importanţă fundamentală şi pentru economia provinciei Ruse. Din punct de vedere al distribuţiei de teren arabil pe cap de locuitor, aceasta ocupă primul loc între unităţile administrative ale Bulgariei. Pamântul a fost restituit proprietarilor, dar vânzarea acestuia este într-o fază incipientă. Aproximativ 70% din terenul arabil este cultivat de cooperative. Restul de 30% este cultivat de cei care au arendat terenul sau de fermieri particulari care au propriile lor terenuri. Suprafeţele de teren pe care le deţin fermierii privaţi variază între 7 şi 8 ha, astfel că adesea aceştia recurg la închirieri de teren pentru a-şi asigura propriile afaceri.

În jur de 50% din terenul arabil este folosit pentru producţia de cereale (în special grâu, porumb şi orz). Recoltele la aceste culturi depăşesc media pe ţară. Problemele majore ale agriculturii din provincia Ruse sunt strâns legate de lipsa resurselor financiare, a pieţelor de desfacere, de conexiunile ineficiente cu industria alimentară, de lipsa investiţiilor în irigaţii şi a utilajelor agricole. Rata terenurilor necultivate este de circa 9 - 10% din total.

Existenţa celor patru municipalităţi rurale mai puţin dezvoltate (Tenovo, Borovo, Dve Mogili şi Slivo Pole) este o altă problemă serioasă a provinciei Ruse. Populaţia acestora este de aproape de 82% din populaţia rurală a provinciei. Nivelul şomajului în cele patru municipalităţi mai puţin dezvoltate variază între 27% şi 31%.

Datorită motivelor mai sus menţionate, există o tendinţă clară de migrare a populaţiei rurale către centrul provinciei. Zonele rurale sunt de asemenea caracterizate printr-un nivel scăzut al natalităţii – 6,8 la 1 000 locuitori. Infrastructura de bază în zonele rurale ale provinciei este relativ bine dezvoltată. Este însă nevoie de o mai bună întreţinere a reţelei de drumuri, în special în zonele cu potenţial cultural şi turism rural. Relativ scăzută este şi densitatea reţelei de telefonie.

Punctele tari, cele slabe, oportunităţile şi restricţiile privind dezvoltarea zonelor rurale din judeţul Giurgiu şi provincia Ruse, cele două componente ale Euroregiunii Danubius, au fost sintetizate în cadrul unei analize de tip SWOT (Tab. 46).

Tabelul 46. **Analiza SWOT a zonelor rurale din Euroregiunea Danubius.**

Puncte tari	**Puncte slabe**
- pondere mare a terenului arabil - fertilitate ridicată a solului - forţă de muncă calificată - sector privat majoritar - infrastructură pentru irigatii (canalul Giurgiu-Răzmireşti) - condiţii pentru producerea plantelor medicinale (moştenire culturală şi istorică a districtului Ruse) - infrastructură de bază locală şi socială disponibilă - apă şi electricitate, reţea locală de drumuri, servicii de poştă şi telefonie, grădinţe, şcoli, biblioteci săteşti, centre de prim ajutor - cultură rurală bine aşezată: tradiţii familiale şi identitate rurală naţională - precondiţii pentru dezvoltarea turismului rural.	- calitate scăzută a vieţii, nivel ridicat al şomajului, putere financiară slabă - lipsa oportunităţilor de angajare - tehnologii învechite de cultivare a pământului şi management neperformant - diminuarea populaţiei active datorită migrării acesteia către zonele urbane - infrastructură de transport învechită, lipsa serviciilor de internet; - infrastructură comunală şi turistică nedezvoltata - probleme de protecţie a mediului - acces greu la pieţele de desfacere - lipsa grupurilor de iniţiativă locală şi a ONG-urilor cu experienţă suficientă pentru planificare şi implementare de proiecte şi programe - slabe relaţii de parteneriat între administraţii publice şi ONG-uri - productivitate şi profitabilitate scăzute.
Oportunităţi	**Restricţii**
- strategii şi politici de dezvoltare durabilă a zonelor rurale (programe de asistenţă financiară ale Uniunii Europene) - acces la experienţe de bună practică din Uniunea Europeana şi de asemenea oportunităţi pentru schimb de experienţă şi know-how.	- decalaje între zonele urbane şi rurale, motiv de migrare a tinerilor - deteriorarea infrastructurii sociale în zonele rurale, care conduce la deteriorarea integrării sociale şi a calităţii vieţii - fragmentarea exploataţiilor agricole.

Printre obiectivele Uniunii Europene privind politica agricolă, se înscriu: agricultura competitivă (abandonarea garantării preţurilor); dezvoltarea rurală integrată (noi posibilităţi de venituri şi de locuri de muncă); asistarea prin programe integrate de finanţare structurală a regiunilor defavorizate ale Uniunii Europene.

Edificarea unei strategii de apropiere trebuie să permită tuturor statelor membre să adopte cadrul juridic comunitar şi să accelereze alinierea la normele comunitare, la politica economică, socială şi ambientală europeană. În paralel cu acordurile referitoare la Europa, trebuie încheiate parteneriate individuale de aderare şi intensificate ajutoarele comunitare.

Experienţa Uniunii Europene şi caracteristicile zonelor rurale ale celor două componente ale Euroregiunii Danubius, permit formularea următoarelor principii ale politicii de dezvoltare rurală:

- *dezvoltarea integrată:* revigorarea economiei rurale, a infrastructurii, mediului, culturii şi societăţii; crearea condiţiilor pentru oferirea de bunuri şi servicii utilizând meşteşugurile şi intelectualitatea rurală, încurajarea dezvoltării de întreprinderi mici şi mijlocii;
- *sporirea valorilor rurale pozitive:* tradiţii de familie, întărirea identităţii locale; păstrarea specificului istoric şi cultural al regiunilor rurale;
- *aplicarea bunelor practici pentru dezvoltarea durabilă*, cum ar fi principiile de utilizare raţională şi durabilă a resurselor naturale.

Luând în considerare cele menţionate mai sus, planurile naţionale de dezvoltare ale agriculturii şi a zonelor rurale formulează următoarea prioritate: „dezvoltarea integrată a zonelor rurale cu scopul de a întări economia acestora şi de a limita depopularea".

În cadrul politicilor de dezvoltare, o mare importanţă o are implementarea unor structuri administrative eficiente şi formarea personalului administrativ, eliminarea disfuncţionalităţilor pieţei funciare şi elaborarea normelor specifice domeniilor veterinar şi fitosanitar. Ajutoarele de preaderare în domeniul agricol permit subvenţionarea unei serii de măsuri:

- sporirea eficienţei şi a calităţii la nivelul producţiei, prelucrării şi comercializării produselor agricole;
- înfiinţarea grupurilor de producţie şi diversificarea economică;
- îmbunătăţirea controlului veterinar şi fitosanitar, precum şi a condiţiilor de igienă;
- îmbunătăţirea protecţiei mediului, gestiunii mediului şi apei;
- actualizarea cadastrului;
- îmbunătăţirea activităţilor silvice şi adoptarea unor programe de împădurire;
- pregătirea şi perfecţionarea profesională;
- dezvoltarea infrastructurii şi reabilitarea satelor.

Măsuri pentru dezvoltarea durabilă a zonelor rurale

Potenţialul zonelor rurale din judeţul Giurgiu şi din provincia Ruse pentru diversificarea activităţilor în agricultură este relativ bun. Condiţiile climatice şi pedologice, posibilităţile de irigare în cele mai multe localităţi sunt favorabile producţiei agricole. Cadrul natural al localităţilor Giurgiu, Comana, Greaca, Herăşti, Slivo Pole, Tenovo, Borovo şi Dve Mogili oferă posibilităţi de dezvoltare a turismului rural.

Prioritatea principală în dezvoltarea zonelor rurale o reprezintă sprijinirea procesului de diversificare a agriculturii, incluzând activităţi de afaceri rurale alternative. A doua prioritate este dezvoltarea resurselor umane şi în special înfiinţarea şi întărirea unor grupuri de iniţiativă şi ONG-uri pentru dezvoltarea zonelor rurale. Scopul acestora este de a promova şi implementa activităţi de training vocaţional pentru tineri. A treia prioritate o constă reabilitarea infrastructurii pentru întărirea comunităţilor rurale din punct de vedere economic şi social.

Obiectivele generale rezultate în urma analizei SWOT ar trebui realizate printr-o serie de măsuri şi subprograme. Analiza SWOT oferă raţionamentul pentru strategia de dezvoltare a zonelor rurale. Printre obiectivele strategice s-ar putea

regăsi restructurarea radicală prin diversificarea afacerilor din domeniul agricol în concordanţă cu oportunităţile de angajare în zonele rurale; adaptarea resurselor umane din zonele rurale la nevoile economiei de piaţă prin îmbunătăţirea training-ului vocaţional şi abilităţilor, precum şi formarea de grupuri de iniţiativă şi ONG-uri pentru dezvoltarea rurală; dezvoltarea infrastructurii în zonele rurale precum şi conservarea bunurilor existente.

Obiectivele restructurării afacerilor din zonele rurale:

- îmbunătăţirea performanţelor firmelor existente prin ajutorarea lor cu tehnologie care să implice producţii bazate pe agricultura alternativă;
- sporirea vânzării de bunuri şi servicii prin măsuri active de marketing.

Obiectivele de infrastructură în zonele rurale:

- întreţinerea reţelei de drumuri şi facilitarea accesului turistilor în zonele rurale;
- extinderea reţelelor de alimentare cu apă şi canalizare;
- protejarea cadrului natural şi îmbunătăţirea calităţii vieţii rurale.

Măsurile de dezvoltare a zonelor rurale au caracter de activităţi organizaţionale necesare pentru utilizarea oportunităţilor de finanţare oferite prin programul SAPARD (Program special de preaderare pentru agricultură şi dezvoltare rurală) specifice zonei, sunt:

- dezvoltarea şi răspândirea de practici agricole ecologice, diversificarea activităţilor rurale care să furnizeze venituri alternative;
- planificarea pe termen lung a procesului de sprijinire a trainingului vocaţional şi a recalificării forţei de muncă în concordanţă cu măsurile de restructurare şi diversificare a activităţilor economice din agricultură;
- încurajarea şi sprijinirea înfiinţării de ONG-uri puternice pentru dezvoltarea zonelor rurale;
- întreţinerea şi îmbunătăţirea infrastructurii de drumuri din judeţul Giurgiu şi provincia Ruse;
- activităţi de renovare şi conservare a tradiţiilor şi monumentelor culturale ale localităţilor Giurgiu, Comana, Herăşti, Slivo Pole, Ivanovo, Dve Mogili, Borovo, Slivo Pole, Tenovo.

Transpunerea politicii agricole a Uniunii Europene către noile state membre a determinat o şi mai mare creştere a problemelor legate de excedentele structurale ale diverselor produse agricole. Pe de altă parte, există perspective bune în ceea ce priveşte exporturile alimentare pe pieţele internaţionale. Creşterea cererii poate deveni o nouă şansă pentru agricultura europeană şi pentru produsele sale de calitate ridicată. Pentru aceasta trebuie ca produsele agricole să fie competitive şi să existe posibilităţi de a le exporta fără subvenţionări.

Agricultura şi silvicultura vor trebui în viitor să se preocupe mai mult de activităţi direct legate de protecţia mediului; un rol important este reprezentat de refacerea peisajelor şi a cadrului natural afectat de activităţile umane.

5.7. Euroregiunea Dunăre-Dobrogea (IM, RS)

5.7.1. Caracterizare generală

Constituită în anul 2002, Euroregiunea Dunăre - Dobrogea alătură trei judeţe româneşti (Ialomiţa, Călăraşi şi Constanţa) şi două provincii din Bulgaria (Silistra şi Dobrici) (Tab. 47, Fig. 118).

Are o suprafaţă de 24 177 km^2 (dintre care sectorul românesc: 16 612 km^2 – 68,71%, iar sectorul bulgăresc 7 565 km^2 – 31,29%) şi o populaţie de 1 622 111 locuitori[112] (2011), din care: sectorul românesc - 1 264 881 loc. (78%), iar cel bulgăresc - 357 230 loc. (22%).

Tabelul 47. **Structura Euroregiunii Dunăre – Dobrogea**

	Unitatea administrativă	**Componenţa**	**Suprafaţa**	**Populaţia** (2011)	**Oraşe**
Sectorul românesc	Judeţul Călăraşi	2 municipii, 3 oraşe, 50 comune.	5 088 km^2	306 691 loc.	Călăraşi – 65 181 loc. Olteniţa – 24 822 loc. Budeşti – 7 725 loc. Fundulea – 6 851 loc. Lehliu Gară – 6 502 loc.
	Judeţul Constanţa	3 municipii, 9 oraşe, 58 comune.	7 071 km^2	684 042 loc.	Constanţa – 283 872 loc. Medgidia – 39 780 loc. Mangalia – 36 364 loc. Năvodari – 32 981 loc. Cernavodă – 17 022 loc. Ovidiu – 13 847 loc. Murfatlar – 10 216 loc Hârşova – 9 642 loc. Eforie – 9 473 loc. Techirghiol – 7 292 loc. Băneasa – 5 384 loc. Negru Vodă – 5 088 loc.
	Judeţul Ialomiţa	3 municipii, 4 oraşe, 59 comune.	4 453 km^2	274 148 loc.	Slobozia – 45 891 loc. Feteşti – 30 217 loc. Urziceni – 15 308 loc. Ţăndărei – 13 219 loc. Amara – 7 345 loc. Fierbinţi-Târg – 4 969 loc. Căzăneşti – 3 271 loc.
Sectorul bulgăresc	Provincia Dobrici	8 municipalităţi	4 720 km^2	189 677 loc.	Dobrici – 92 672 loc Balcic – 12 196 loc. Kavarna – 11 397 loc. Gen. Toševo – 7 130 loc. Tervel – 6 667 loc. Şabla – 3 586 loc.
	Provincia Silistra	7 municipalităţi	2 846,3 km^2	119 474 loc.	Silistra – 37 837 loc. Tutrakan – 9 476 loc. Dulovo – 6 621 loc. Glaviniţa – 1 928 loc. Alfatar – 1 714 loc.

Sursa: http://en.wikipedia.org/wiki/ şi Recensământul populaţiei şi locuinţelor din 20 octombrie 2011.

Principalul nucleu de polarizare regională este municipiul *Constanţa* – 283 872 loc., urmat de reşedinţele celorlalte două judeţe ale sectorului românesc: *Călăraşi* – 65 181 loc. şi *Slobozia* – 45 891 loc. şi de municipiile *Medgidia*, *Mangalia*, *Feteşti* şi *Olteniţa*. În sectorul bulgăresc, se evidenţiază ca nuclee de polarizare, centrele administrative ale celor două districte: *Dobrici* – 90 375 loc. şi *Silistra* – 35 230 loc. (2012). La acestea se adaugă, ca centre polarizatoare de importanţă locală, orăşele precum *Balcic* şi *Kavarna* (în provincia Dobrici), respectiv *Tutrakan* (Turtucaia) şi *Dulovo* (în provincia Silistra) (Fig. 118).

Constanţa (283 872 loc., 2011) (Fig. 119), unul dintre cele mai mari oraşe şi cel mai mare port maritim al României şi din bazinul Mării Negre şi-a datorat

[112] Datele privind sectorul românesc sunt de la Recensământul populaţiei şi locuinţelor din 20 octombrie 2011.

dezvoltarea în principal funcţiei portuare, care a atras, mai ales după 1950, industrii complementare: construcţii navale (*Şantierul Naval*, *Meconst* – mecanică navală), chimie (*Chimpex*, *Energia*), materiale de construcţii (*Celco* – prefabricate din beton), prelucrarea lemnului (*Furnimob*, *Mobitrom*), celuloză şi hârtie (*Palas*), textile (*Tomistex*, *Contex Dobrogeana*), confecţii (*Calipso*, *Lumina*), produse alimentare etc. (Vlăsceanu, Ianoş, 1998).

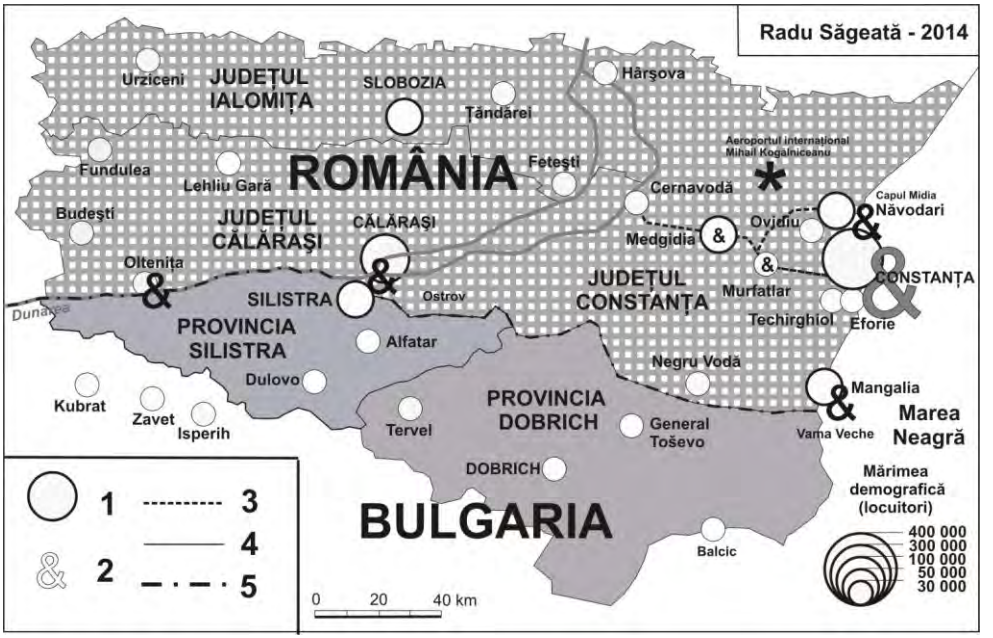


Figura 118. **Euroregiunea Dunăre – Dobrogea.**
1. Nuclee de polarizare regională şi locală, 2. Porturi, 3. Canale navigabile, 4. Limite administrative, 5. Frontieră de stat.

Figura 119. **Constanţa. Patrimoniul cultural** (foto R. Săgeată).
stânga: cazinoul, clădire istorică de patrimoniu (1909 - 1910), aflată în prezent într-o fază avansată de degradare; centru: Moscheea Carol I (1910 - 1913);
dreapta: portul turistic Tomis

O importanţă deosebită pentru dezvoltarea oraşului a avut-o construirea Canalului Dunăre – Marea Neagră (inaugurat în anul 1984) care a determinat extinderea portului atât spre sud, prin construirea portului Constanţa Sud – Agigea, ca punct terminus al Canalului, specializat în transbordarea mărfurilor din nave maritime în barje fluviale, cât şi spre nord, prin construirea derivaţiei Canalul

Poarta Albă – Midia Năvodari (inaugurat în 1987) şi a portului Midia – Năvodari, specializat în tranzitul produselor petroliere.

Constanţa se numără astfel printre cele mai mari şi mai complexe noduri de transport multimodal din România: rutier (autostradă până la Bucureşti), feroviar, aerian (aeroportul internaţional „Mihail Kogălniceanu"), fluvial şi maritim.

Unul dintre cele mai vechi centre urbane ale României (fondat în secolul VII-VI sub denumirea de Tomis, de colonişti greci veniţi din Milet), Constanţa şi-a întregit profilul funcţional prin dezvoltarea funcţiei turistice, devenind unul dintre centrele zonei turistice ale litoralului Mării Negre (alături de Mangalia).

Călăraşi (55 875 loc., 2011) este reşedinţa judeţului cu acelaşi nume şi port fluvial la Dunăre, situat în partea sudică a Bărăganului, pe malul stâng al Braţului Borcea.

Oraşul şi-a datorat dezvoltarea funcţiei portuare (port şi şantier naval), asociată cu cea industrială, prin amplasarea aici a Combinatului Siderurgic *Siderca*, unul dintre cele mai moderne din România la data inaugurării sale (1979), a cărui activitate s-a redus considerabil după 1990. Combinatul Siderurgic a atras dezvoltarea şi a unor industrii complementare: construcţii metalice şi siderurgice (*Marc Trust Consid SA*), materiale de construcţii (*Prefab SA*), confecţii (*Catex SA*) şi o creştere demografică substanţială (35 684 loc. în 1966, 76 886 loc. în 1992), după care a urmat o migraţie de reîntoarcere către rural, care, asociată cu sporul natural negativ şi plecările definitive din ţară, a contribuit la un recul demografic.

Slobozia (42 281 loc., 2011), reşedinţa judeţului Ialomiţa, este situat în plină zonă de câmpie (Bărăgan), pe malul stâng al Ialomiţei. S-a dezvoltat ca târg, fiind situat la intersecţia unor importante drumuri comerciale, iar după 1950, funcţiilor tradiţionale (agricolă, comercială şi meşteşugărească) i s-a alăturat cea industrială, prin dezvoltarea unor unităţi ale industriei alimentare (ulei, produse lactate), textile (filatură de bumbac) şi chimice (*Amonil SA* – îngrăşăminte chimice), care au atras forţă de muncă, contribuind la o puternică creştere demografică a oraşului (9 636 loc. în 1956, 55 614 loc. în 1992).

Medgidia (39 364 loc., 2011), port la Canalul Dunăre – Marea Neagră, s-a dezvoltat prin funcţia sa comercială fiind în perioada medievală unul dintre cele mai importante târguri din Dobrogea.

Poziţia sa geografică favorabilă l-a transformat ulterior într-un important nod rutier şi feroviar, la intersecţia liniilor ferate Bucureşti - Cernavodă - Constanţa (V-E) şi Tulcea - Negru Vodă (N-S), funcţie amplificată şi prin construirea Canalului şi a Portului fluvial. In paralel s-a dezvoltat şi funcţia industrială, bazată îndeosebi pe materiile prime locale (extracţia argilelor şi calcarelor, construcţii de utilaje agricole, fabrică de ciment etc.).

Mangalia (36 364 loc., 2011), dezvoltat pe ruinele anticii cetăţi greceşti Callatis, a cunoscut o evoluţie lentă până la mijlocul secolului al XX-lea, când funcţia turistică, asociată cu cea industrială şi, ulterior, cu cea portuară[113] l-a propulsat pe a treia treaptă în ierarhia urbană a judeţului Constanţa.

Mangalia este nucleul uneia dintre cele mai importante zone turistice de pe litoralul românesc al Mării Negre, extinsă atât la nord de oraş (Saturn - Olimp) (Fig. 120) cât şi la sud de acesta (Vama Veche - 2 Mai). Industria, dezvoltată în anii economiei centralizate, se evidenţiază prin construcţii navale (*Şantierul Naval*) şi confecţii (*Coral SA*).

[113] Portul Mangalia a fost inaugurat la data de 11 ianuarie 1985.

Figura 120. **Zona turistică Mangalia Nord** (foto R. Săgeată)
(stânga: Olimp; dreapta: Cap Aurora)

Năvodari (32 981 loc., 2011), situat la 15 km nord de Constanţa, pe ţărmul de sud-vest al Lacului Taşaul, s-a dezvoltat datorită Combinatului Petrochimic Midia (construit între 1975 şi 1996), care, prin atragerea de forţă de muncă, a determinat o dezvoltare urbană rapidă (la recensământul din 1977 oraşul avea doar 9 717 loc). În paralel, s-au dezvoltat şi ramuri industriale complementare: construcţii de maşini, confecţii, prelucrarea lemnului etc. Oraşul are o funcţie complexă, industrial-portuară, fiind atât port maritim specializat în produse petroliere, cât şi port fluvial la Canalul Poarta Albă – Midia Năvodari.

Feteşti (30 217 loc., 2011), al doilea nucleu urban al judeţului Ialomiţa, este situat în stânga braţului dunărean Borcea, în zona unui vad de trecere spre Balta Ialomiţei. Oraşul s-a dezvoltat mai întâi prin funcţia sa comercială, iar după intrarea în exploatare a liniei ferate Bucureşti - Feteşti (1887) şi a podului peste Dunăre (1895), a devenit un important nod feroviar, fiind investit cu statut urban în 1934. Funcţia industrială este reprezentată prin reparaţii de material rulant, fabrică de tricotaje şi industrie alimentară.

Olteniţa (24 822 loc., 2011), oraş-port dunărean situat la gura de vărsare a Argeşului, este al doilea nucleu urban al judeţului Călăraşi. În proximitatea satului, atestat documentar încă din 1515, se construieşte, începând din 1853, după un plan geometric, oraşul Olteniţa. Centrul urban s-a dezvoltat ca urmare a activităţii portuare, prin care erau exportate mai ales cereale, sare şi petrol, luând avânt mai ales după conectarea sa cu Capitala, la început prin reţea feroviară (1912), ulterior prin şosea (1929, asfaltată în 1930). Funcţia industrială s-a amplificat mai ales după 1950, prin construirea unor unităţi din domeniul construcţiilor navale şi a metalurgiei feroase (*Navol*, *Turol*), ultimele dezafectate în mare parte după 1990, pe fondul declinului general al industriei grele (Fig. 121).

Figura 121. **Unităţi industriale dezafectate în Olteniţa.**
(foto Ines Grigorescu).

Profilul industrial al oraşului a fost completat de unele ramuri ce valorifică materii prime locale (materiale de construcţii, industrie alimentară), sau complementare, ce valorifică predominant forţă de muncă feminină (ind. textilă – *Oltfil SA*)

În sectorul frontalier bulgar se impun ca importanţă centrele administrative ale celor două provincii care fac parte din Euroregiunea Dunăre - Dobrogea: *Dobrici* şi *Silistra*, urmate de *Balcic (Balcik)*, principalul centru turistic al fâşiei litorale bulgăreşti aferente Euroregiunii Dunăre - Dobrogea.

Dobrici (Dobrich)[114] (90 375 loc., 2012), principalul centru de polarizare al părţii de sud a Dobrogei (Cadrilater), este situat la 30 km de litoralul Mării Negre şi reprezintă una dintre principalele porţi de intrare către staţiunile turistice Albena, Balcic şi Nisipurile de Aur (Zlatni Piasatzi).

Datorită trecutului său istoric, profund marcat de stăpânirea otomană, oraşul reprezintă un important centru turistic, funcţiei turistice alăturându-i-se cea industrială, după 1950.

Silistra[115] (35 230 loc., 2012), centrul administrativ al provinciei cu acelaşi nume, oraş-port la Dunăre, este unul dintre cele mai importante oraşe ale Dobrogei de Sud şi a aparţinut României după cel de-al Doilea Război Balcanic (1913), până în 1940. Trecutul istoric, marcat de imperiile Roman şi Otoman, a lăsat amprente profunde în fizionomia oraşului, marcate prin obiective de certă valoare turistică, între acestea detaşându-se ca importanţă Rezervaţia Naţională de Arhitectură şi Istorie „Durostorum – Drâstâr – Silistra", înfiinţată în anul 1971.

La 18 km vest de oraş se află Rezervaţia biosferică „Srebârna", unul dintre puţinele locuri din Europa unde pot fi admirate în habitatul lor natural diferite specii de păsări, inclusiv pelicanul creţ, specie protejată, care a devenit emblema rezervaţiei.

Balcic (Balcik) (12 196 loc., 2010), al doilea oraş ca mărime în ierarhia urbană a provinciei Dobrici, este situat la 42 km nord-est de Varna şi 12 km nord de Albena, una dintre cele mai mari şi renumite staţiuni turistice bulgăreşti la Marea Neagră, cu 0,8 ha de plaje situate pe circa 30 km de coastă[116]

Oraşul are o istorie îndelungată, fiind întemeiat de colonişti greci în secolul al VI-lea î.Chr. sub denumirea de *Dionysopolis*[117]. A cunoscut o dezvoltare rapidă, devenind până la începutul erei noastre unul dintre porturile importante de pe ţărmul vestic al Mării Negre. În secolul I d.Chr. intră sub administraţie romană, apoi bizantină (din 395 d.Chr), cunoscând, începând cu secolul al VII-lea, influenţa slavo-bulgară, pentru ca din secolul al XIV-lea până în 1878 să facă parte din Imperiul Otoman. Liberalizarea comerţului cu grâne după *Pacea de la Adrianopole*[118] a dat un mare impuls dezvoltării oraşului prin dezvoltarea funcţiei portuar-comercială şi atragerea unui mare număr de negustori, fapt ce a contribuit la o importantă creştere demografică şi la conturarea caracterului său cosmopolit.

Între 1913 şi 1940 a făcut parte din Regatul României, devenind o importantă destinaţie turistică, în această perioadă fiind construit *Castelul Reginei Maria* (Fig. 122), reşedinţa de vară a acesteia, lângă care a fost amenajată o

[114] In timpul administraţiei româneşti (1913 - 1940), oraşul s-a numit *Bazargic*, iar între 1949 şi 1990 s-a numit *Tolbuhin*.
[115] *Silistra* sau *Dârstor* (lat. *Durostorum*), stă la originea denumirii unui cartier bucureştean: *Dristor*.
[116] Sursa: *Bulgaria. Ghid turistic*, 2010.
[117] După numele regelui *Dionysos*, al vinului şi sărbătorilor.
[118] Astăzi *Edirne*, oraş în partea europeană a Turciei.

grădină botanică, cu circa 3 000 de specii de plante, unicat în Europa Centrală şi de Est, celebră în special pentru bogata sa colecţie de cactuşi.

Datorită versanţilor de calcar din perimetrul său, Balcicul a fost supranumit *Oraşul Alb*, iar zona litorală limitrofă, *Coasta de Argint.*

Figura 122. **Castelul din Balcic, construit între 1925 şi 1936, fosta reşedinţă de vară a Reginei Maria** (foto R. Săgeată).

Conexiunile transfrontaliere la nivelul Euroregiunii Dunăre - Dobrogea se realizează prin intermediul sistemelor de aşezări dublete Olteniţa - Tutrakan (Turtucaia) şi Ostrov - Silistra (în sectorul dunărean, conexiuni de tip ferry-boat), respectiv Negru Vodă - Kardam (conexiune feroviară şi rutieră) şi Vama Veche - Durankulak (conexiune rutieră), în sectorul frontierei terestre.

5.7.2. Cadrul natural al sectorului românesc

Sectorul românesc al Euroregiunii Dunăre - Dobrogea se suprapune judeţelor Ialomiţa[119], Călăraşi[120] şi Constanţa. Relieful aparţine treptelor de câmpie şi, respectiv, celor de podiş.

Judeţele Ialomiţa şi Călăraşi corespund unor subunităţi din estul Câmpiei Române, respectiv Bărăganul Central, Bărăganul de Sud, Câmpia Mostiştei şi estul Câmpiei Vlăsiei, iar în partea sudică şi estică includ sectoare din Lunca Dunării.

Relieful este dominat de câmpuri tabulare întinse şi de lunci. Pe teritoriul judeţului Constanţa se regăseşte relief de podiş, de vârstă proterozoică şi paleozoică, modelat ca urmare a acţiunii diferenţiate a factorilor exogeni.

Altitudinal, în cea mai mare parte a teritoriului, predomină treptele hipsometrice sub 200 m, diferenţele altitudinale între subunităţile de relief (podişurile Casimcei, Dobrogei de Sud, Medgidiei, Cobadin, Negru Vodă) fiind reduse. Fâşia de litoral, cu lăţimi cuprinse între 10 şi 12 km, este delimitată spre vest de altitudini de 85 - 100 m, de unde se face trecerea spre Podişul Dobrogei de Sud.

---

[119] *Judeţul Ialomiţa* a fost reînfiinţat prin Legea nr.2/1968 privind organizarea administrativă a teritoriului României şi are în componenţa sa trei municipii (Slobozia, Urziceni, Feteşti), 4 oraşe (Ţăndărei, Amara, Căzăneşti, Fierbinţi-Târg) şi 59 comune.

[120] *Judeţul Călărasi* a fost declarat ca unitate teritorial-administrativă în ianuarie 1981. Suprafaţa judeţului este de 5 088 km^2, reprezentând 2,1% din teritoriul României şi are 2 municipii (Călăraşi, Olteniţa), 3 oraşe (Budeşti, Fundulea, Lehliu-Gară) şi 50 comune.

Reţeaua hidrografică este dominată de Dunăre. Sectorul de câmpie al Euroregiunii Dunăre - Dobrogea este străbătut de râurile Ialomiţa, Argeş, Dâmboviţa, Prahova şi de pârâul Sărata. Dintre lacurile naturale, menţionăm limanele fluviatile din lungul Dunării: Mostiştea (2 000 ha) şi Gălăţui cu Potcoava (375 ha). Lacurile de luncă, numeroase în trecut, mai sunt reprezentate doar de Boianu (230 ha) şi Ceacu (400 ha) din Lunca Dunării; Mitreni din Lunca Argeşului şi Tătaru din Lunca Dâmboviţei. Se întâlnesc şi lacuri antropice, reprezentate prin iazuri, răspândite pe valea Mostiştei şi a afluenţilor acesteia.

Cele mai importante unităţi hidrografice din sectorul de podiş al Euroregiunii sunt Marea Neagră şi Dunărea, celelalte cursuri de apă fiind scurte şi cu regim temporar. O trăsătură distinctivă a acestei părţi a Euroregiunii o constituie prezenţa lacurilor naturale şi de luncă, a lagunelor (Oltina, Istria, Sinoe, Corbu, Techirghiol, Taşaul, Nuntaşi, Siutghiol, Tatlageac, Mangalia) şi a limanelor marine. Reţeaua hidrografică s-a îmbogăţit prin darea în exploatare a Canalului Dunăre - Marea Neagră, cu o lungime de 64,2 km şi a Canalului Poarta Albă – Midia Năvodari (cu o lungime de 27,5 km).

Clima este temperat-continentală, caracterizându-se prin veri foarte calde şi ierni foarte reci, printr-o amplitudine termică anuală diurnă relativ mare şi prin precipitaţii în cantităţi reduse.

Teritoriul Euroregiunii Dunăre-Dobrogea se încadrează în tipul climatic de câmpie şi de podiş cu altitudini reduse, cu influenţă pontică (resimţită prin toamne lungi şi călduroase şi prin primăveri târzii şi răcoroase). Temperatura medie anuală a aerului creşte de la vest (10,4º C), către est (11,1º C), în podiş este superioară mediei pe ţară (11,2ºC), iar în jumătatea central-nordică a teritoriului valorile nu scad sub 10ºC. Vântul predominant în sectorul de câmpie este cel care bate în direcţia nord – nord-est, caracterizându-se printr-o umiditate redusă vara, în timp ce iarna aduce viscole şi geruri.

Solurile sunt reprezentate prin cernoziomuri (cambice, brun-roşcate şi bălane dobrogene), cu o fertilitate ridicată, ceea ce permite practicarea pe scară largă a agriculturii, predominant fiind caracterul cerealier al producţiei vegetale. Alte tipuri de soluri sunt cele aluviale şi solurile sărăturate (solonceacuri şi soloneţuri). Euroregiunea dispune de resurse pedoclimatice cu potenţial regenerabil de valoare pentru dezvoltarea durabilă a unei agriculturi de randament mare.

Formaţiunile de vegetaţie specifice sunt cele de stepă şi silvostepă, înlocuite în cea mai mare parte prin culturi agricole. Vegetaţia forestieră, acolo unde mai există, este formată mai ales din plop, salcâm, stejar brumăriu, salcie albă, frasin de câmp, stejar pedunculat, ulm, tei, arţar tătărăsc. În funcţie de condiţiile fizico-geografice, în sectorul de podiş se găsesc concentrate ecosisteme variate: ecosisteme terestre de stepă, silvostepă şi pădure; ecosisteme acvatice, marine şi lacustre, din lungul litoralului şi al Dunării.

Fauna este diversă, numeroase specii având valoare cinegetică (mistreţul, căpriorul, fazanul, iepurele şi vulpea), constituind o resursă pentru dezvoltarea locală durabilă.

Resurse naturale neregenerabile (petrolul şi gazele naturale) sunt reprezentate prin zăcăminte în arealele Urziceni (*Fierbinţi Târg*, *Urziceni*, *Gârbovi*); Colelia Nord (localităţile *Cocora*, *Colelia*, *Grindu*); Colelia Sud (*Reviga*, *Cocora*); Bueşti (sat *Bueşti*, com. Albeşti); Cătruneşti (sat *Cătruneşti*, com. Sineşti). La acestea se adaugă resursele de hidrocarburi şi minerale din platforma continentală

a Mării Negre, care sunt puse în valoare pe măsura dării în folosinţă a unor instalaţii de foraj marin. Lacurile Amara şi Fundata sunt importante atât prin rezervele de nămol sapropelic, utilizat terapeutic cât şi prin apa mineralizată cu calităţi terapeutice benefice pentru sănătatea omului.

5.7.3. Activităţile economice din sectorul românesc

În ultimele decenii, în economia sectorului românesc al Euroregiunii Dunăre - Dobrogea, ca şi în întreaga economie naţională, s-au produs transformări care au afectat negativ producţia industrială, pe cea agricolă şi a ramurilor industriale conexe. În sectorul de câmpie sunt specifice şi îngrijorătoare procesele de degradare a solului pe mari suprafeţe agricole. Acestea trebuie să fie stopate sau prevenite, deoarece refacerea solurilor degradate este dificilă, costisitoare şi de lungă durată. Refacerea solurilor degradate nu se poate realiza decât prin organizarea raţională a producţiei agricole în exploataţii eficiente şi rentabile, pe suprafeţe suficient de mari, care să asigure aplicarea tehnologiilor moderne.

Activităţile din sectorul agricol au impact negativ asupra mediului înconjurător, în special asupra solului, prin utilizarea excesivă a pesticidelor şi a îngrăşămintelor chimice. Pesticidele reprezintă cea mai periculoasă sursă de impurificare a mediului prin vastitatea suprafeţelor pe care se folosesc şi prin toxicitatea lor ridicată. Insecticidele, introduse în sol pentru a distruge insectele parazite au de cele mai multe ori un spectru mai larg de acţiune, afectând uneori şi unele grupe de animale. Sectorul zootehnic este puternic reprezentat în *judeţul Ialomiţa*. Principala problemă din acest sector este datorată depozitării necorespunzătoare a dejecţiilor animaliere. Emisiile în atmosferă, apă şi sol rezultate din agricultură constau, în principal, în gaz metan şi amoniac, gaze rezultate din procesele de fermentaţie enterică şi din dejecţiile animale.

Amenajările piscicole din judeţul Ialomiţa sunt în majoritate crescătorii de peşte de tip semiintensiv, cu suprafeţe variabile, construite prin bararea unor văi de pârâuri. Alimentarea cu apă a iazurilor piscicole se face gravitaţional din acumulări din amonte, din izvoare şi din precipitaţii, iar evacuarea apei se face tot gravitaţional.

Baza agriculturii din *judeţul Călăraşi* o reprezintă terenurile agricole, care însumează o suprafaţă de 426 800 ha, din care 97,4% sunt terenuri arabile, 1,3% vii şi livezi, iar 1,3% păşuni şi fâneţe (2010). O suprafaţă care reprezintă 92,4 % din suprafaţa agricolă se află în proprietate privată.

Două treimi din producţia agricolă a judeţului o reprezintă sectorul vegetal. Producţia vegetală este orientată spre culturile de cereale boabe, plante uleioase şi plante de nutreţ. Judeţul Călăraşi dă circa 6 % din producţia de grâu şi secară a României, circa 9% din producţia de orz şi orzoaică şi 8,5% din producţia de floarea soarelui. Sectorul zootehnic a înregistrat o scădere aproape constantă a efectivelor de animale; peste 97% din efective aparţin sectorului majoritar privat.

In *judeţul Constanţa*, dintr-o suprafaţă totală agricolă de 564 403 ha[121], suprafaţa arabilă este de 485 802 ha, restul fiind ocupate de vii, livezi, repectiv păşuni şi fâneţe naturale.

Suprafete scoase din circuitul agricol au însumat în 2010, 138 685 ha, din care definitiv 133 370 ha (în cea mai mare parte pentru construcţii), restul de 5 315 ha fiind scoase temporar din circuitul agricol.

[121] conform *Raportului privind starea factorilor de mediu*, 2010.

Activităţile industriale şi construcţiile au fost analizate în raport de cele trei componente administrative ale sectorului românesc al Euroregiunii.

În *judeţul Ialomiţa* principalele ramuri industriale sunt:

- *industria chimică*, cu o instalaţie pentru producerea îngrăşămintelor chimice pe bază de azot şi două instalaţii producere biodiesel. Industria chimică este reprezentată de Combinatul chimic *Amonil SA* Slobozia, specializat în producerea îngrăşămintelor chimice pe bază de azot. Confruntat cu serioase dificultăţi economico-financiare, combinatul care reprezintă în prezent cea mai mare unitate industrială din judeţ, este pe punctul de a-şi înceta activitatea, fiind anunţată concedierea a 700 salariaţi, reprezentând 80% din totalul personalului angajat[122];
- *industria alimentară*, cu trei instalaţii de producere a uleiului vegetal şi două instalaţii producere a zahărului;
- *creşterea intensivă a păsărilor* cu 12 instalaţii şi creşterea intensivă a porcilor cu 5 instalaţii. Principala problemă din acest sector este datorată depozitării necorespunzatoare a dejecţiilor animaliere;
- *industria materialelor de construcţie* cu 2 instalaţii pentru fabricarea produselor ceramice prin ardere, în special a cărămizilor;
- *gestionarea deşeurilor*, cu câte un depozit zonal de deşeuri nepericuloase şi periculoase (ambele cu o capacitate totală de peste 25 000 tone deşeuri) şi o instalaţie pentru valorificarea deşeurilor periculoase cu capacitate de 10 tone/zi. Instalaţiile sunt noi, conforme, pentru care s-a obţinut acord de mediu.

Industria *judeţului Călăraşi* este profilată, în cea mai mare parte (peste 98%), pe ramuri prelucrătoare. Sunt prezente atât industrii de tradiţie, dezvoltate pe baza resurselor locale (industria alimentară, a materialelor de construcţie, construcţii şi reparaţii navale), cât şi ramuri dezvoltate în anii economiei centralizate, cea mai reprezentativă fiind metalurgia feroasă (*Siderca SA* Călăraşi), unul dintre cele mai mari şi moderne combinate siderurgice din România în anii 1980, care şi-a redus considerabil activitatea în prezent (Săgeată, 2013).

În cadrul industriei prelucrătoare, ponderea cea mai importantă este deţinută de industriile metalurgică şi alimentară (ambele contribuind cu circa 26% la producţia industrială a judeţului), urmate industria confecţiilor (fabrici la Călăraşi, Budeşti şi Oltenita), producţia de gaze rare şi biocombustibili (*Martfer SA* Lehliu – carburant biodiesel); sticlă plată (*Saint-Gobain Glass* Călăraşi), materiale de construcţie (*Prefab SA* Modelu) etc.

Judeţul Constanţa se caracterizează printr-un profil industrial dinamic şi diversificat, dominat de construcţiile şi reparaţiile de nave (şantiere la Constanţa, Mangalia, Midia-Năvodari[123] şi Cernavodă) şi industria energetică, reprezentată prin singura centrală atomonucleară din România.

Construcţiile navale au o veche tradiţie la Constanţa, şantierul naval, unul dintre cele mai mari din Europa, fiind înfiinţat în anul 1892. In prezent, Şantierul naval Constanţa, cu capital integral privat, are peste 2 300 angajaţi şi este specializat în construcţia de nave mici şi specializate (containere, nave combinate Ro-Ro & container, nave pentru transport GPL, nave platformă de aprovizionare etc.)[124].

---

[122] http://www.digi24.ro/Stiri/Digi24/Actualitate/Social/Combinatul+chimic+din+Slobozia+concediaza+ 80+din+angajati (accesat la 28.11.2013).

[123] Şantierul Naval *Midia-Năvodari* este singurul şantier naval din România care se ocupă exclusiv cu repararea de nave.

[124] Sursa: http://www.snc.ro/3/traditie-si-experienta/static.html (accesat la 28.11.2013).

Cealaltă mare unitate industrială a judeţului, unicat în România, este Centrala Nucleară de la Cernavodă (Fig. 123, stânga), cu circa 1 600 salariaţi şi două reactoare aflate în exploatare, ce produc 18% din consumul de energie electrică a României. Centrala, aflată încă în construcţie, a fost planificată iniţial cu cinci reactoare (Tab. 48), cu o capacitate totală de 706 MW fiecare, folosind tehnologie canadiană CANDU, iar ca agent de răcire apa din Dunăre[125].

Tabelul 48. **Reactoarele Centralei Nucleare de la Cernavodă.**

Reactor	Tip reactor	Capacitate netă	Capacitate totală	Inceputul construcţiei	Conectarea la reţea	Exploatarea comercială
Cernavodă 1	CANDU	651 MW	706 MW	01.07.1982	11.07.1996	02.12.1996
Cernavodă 2	CANDU	655 MW	706 MW	01.07.1983	07.08.2007	28.09.2007
Cernavodă 3	CANDU	655 MW	706 MW	09.02.1984	2014 *	-
Cernavodă 4	CANDU	655 MW	706 MW	15.08.1985	2015 *	-
Cernavodă 5	CANDU	655 MW	706 MW	12.05.1987	necunoscut	-

* Planificat. Sursa: http://ro.wikipedia.org/wiki/Centrala_Nuclear%C4%83_de_la_Cernavoda

Profilul industrial al judeţului Constanţa este completat de industria petrochimică, reprezentată prin Combinatul petrochimic *Petromidia* Năvodari (Fig. 123, centru), construit între anii 1975 şi 1977, pe baza tehnologiilor româneşti performante de rafinare şi a unor licenţe străine. Acest complex industrial este alcătuit dintr-o rafinărie şi o uzină petrochimică, cu o capacitate maximă de prelucrare a ţiţeiului de 4,8 milioane tone/an, ce foloseşte ca materie primă ţiţeiul din sectorul românesc al platformei continentale a Mării Negre, exploatat prin platformele de foraj marin.

În contextul geopolitic şi geoeconomic regional actual, avantajele competitive ale rafinăriei, constau în[126]:

- amplasarea riverană Mării Negre, în imediata vecinătate a Portului Constanţa;
- acces direct la Canalul Dunăre – Marea Neagră, prin derivaţia Poarta Albă – Midia Năvodari;
- acces direct la Portul Midia, în care pot opera nave de până la 24 000 tdw.;
- acces la reţeaua de conducte de ţiţei;
- triaj propriu de cale ferată;
- facilităţi logistice (*Rompetrol logistics*), care permit recepţia ţiţeiului şi livrarea produselor lichide prin barje, vagoane-cisternă şi cisterne auto.

Industria materialelor de construcţie, asigură elementele necesare specifice: ciment, prefabricate, plăci compozite, poliester, adezivi, vopsele etc. In cadrul acesteia se detaşează ca importanţă fabrica de ciment Medgidia (Fig. 123, dreapta), coordonată de grupul francez *Lafarge*, una dintre cele mai importante investiţii străine din judeţ, dar şi unul dintre marii poluatori din zonă, datorită cantităţii de pulberi eliberată în atmosferă.

[125] In mod excepţional, când nivelul Dunării scade mult, iar apa de răcire nu mai poate fi pompată în instalaţiile de răcire, reactoarele se opresc automat.
[126] Sursa: http://ro.wikipedia.org/wiki/Petromidia (accesat la 28.11.2013).

Figura 123. **Unităţi industriale de referinţă în judeţul Constanţa** (foto R. Săgeată). stânga: Centrala nucleară de la Cernavodă, centru: Combinatul petrochimic *Petromidia* Năvodari; dreapta: Fabrica de ciment *Lafarge* Medgidia.

La acestea se adaugă industria alimentară, ce deţine un loc important în economia judeţului, având agenţi economici reprezentativi în toate subramurile sale: morărit şi panificaţie, vin şi băuturi alcoolice, lapte şi produse lactate, carne şi produse din carne, ulei comestibil, conserve şi sucuri naturale din fructe şi legume, semiconserve, conserve carne şi peşte; industria textilă şi de confecţii, cu unităţi la Constanţa şi Mangalia); industria prelucrătoare a lemnului produce o varietate de modele de mobilă atât pentru casă cât şi pentru grădini sau birouri (*Furnimob*, *Mobitrom* – ambele în Constanţa), reparaţii utilaje agricole (Medgidia) etc.

Din categoria firmelor cu un capital social de peste 100 miliarde lei, fac parte: *Rompetrol Rafinare* - procesarea petrolului; *CN Administraţia Porturilor Maritime Constanţa* - administrare infrastructura port; *Şantierul Naval Constanţa* - construcţii şi reparaţii nave; *Nuclearelectrica* – energie electrică; *Oil Terminal* - operator portuar produse petroliere; *Daewoo Heavy Industries Mangalia* - construcţii de nave şi reparaţii; *Dobrogea* - morărit, panificaţie, patiserie; *Argus* - ulei alimentar; *SOCEP* şi *Convex* - operatori portuari (Fig. 124).

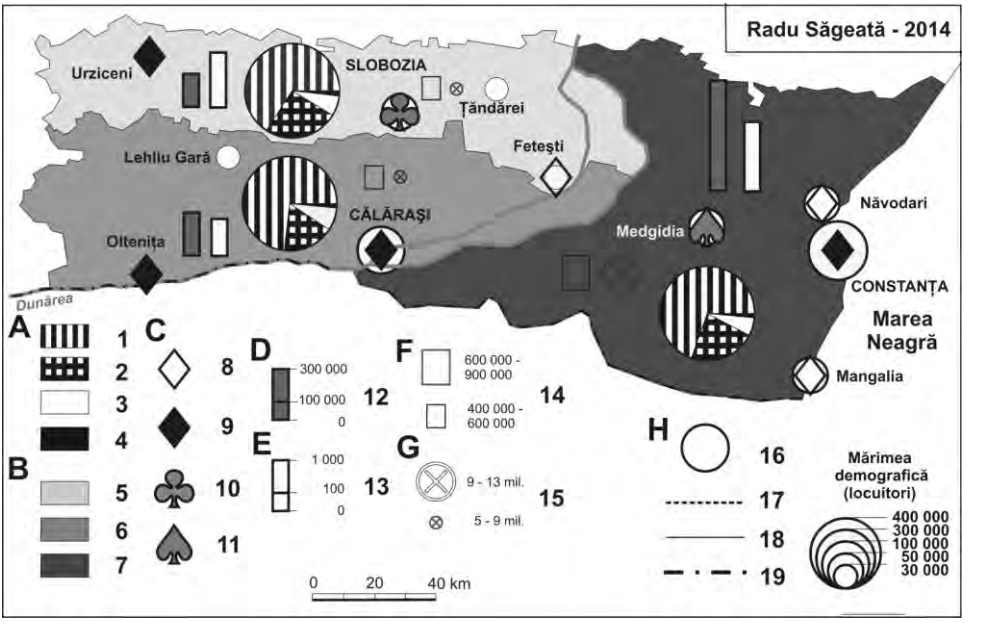


Figura 124. **Activităţile industriale şi de construcţii în judeţele din sectorul românesc al Euroregiunii Dunăre - Dobrogea** (2010)

După numărul investiţiilor cu capital străin, primele locuri sunt deţinute de firme din Turcia, Germania, Italia, Siria, Grecia şi SUA.

Proiectul *Dezvoltarea infrastructurii mediului de afaceri în zona trans-frontalieră Călăraşi - Silistra* a avut ca obiectiv general dezvoltarea economică durabilă a regiunii de graniţă dintre România şi Bulgaria, prin încurajarea cooperării în afaceri şi a infrastructurii de afaceri. Rezultatul concret al proiectului a fost construirea şi dotarea Centrului de informare şi cooperare în afaceri. Acesta a fost creat în vederea dezvoltării de acţiuni comune privind dezvoltarea economică, destinate impulsionării şi reactivării vieţii economico-sociale, pe baza unor parteneriate reale, iniţiate şi catalizate de autorităţile publice locale române şi bulgare[127].

Turismul. Dunărea deţine un potenţial de atractivitate turistică deosebit, însă insuficient exploatat. Numărul mare de ostroave şi ramificarea cursului său principal prin braţe de un pitoresc deosebit creează un cadru natural care predispune la relaxare şi conferă condiţii unice pentru practicarea vânătorii şi a pescuitului sportiv (40 de fonduri de vânătoare din pădurile de foioase pot echivala cu dezvoltarea unui sector de turism sportiv, într-un cadru natural şi ecologic inedit).

Judeţul Călăraşi beneficiază de un potenţial turistic care permite dezvoltarea unor forme diverse şi complementare de turism: cultural, monahal, agroturism. O atracţie deosebită o reprezintă obiectivele cultural-istorice şi arhitectonice printre care amintim: Biserica fostei Mănăstiri Negoeşti (1648 - 1649), Biserica fostei Mănăstiri Plătăreşti (1642), Mănăstirea Sfântul Gheorghe din Radu Negru, Catedrala Ortodoxă Sfântul Nicolae (1838), Palatul Prefecturii (1897). Judeţul dispune de 8 unităţi de cazare turistică: 3 hoteluri, 2 moteluri şi 3 pensiuni, cu o capacitate de cazare totală de 533 locuri (2010).

În *judeţul Ialomiţa*, activităţile turistice se pot desfăşura prin următoarele componente: turism balnear, agroturism, turism cultural şi turism pentru vânătoare şi pescuit. Baza turistică a judeţului însumează o capacitate de cazare de 2 539 locuri (2010). Valorificarea turistică a zonei a pornit de la caracteristicile peisajelor sale geografice, legate îndeosebi de reţeaua hidrografică, cu salba de lacuri şi limane fluviatile, dar şi de la poziţia de „tranzit" a judeţului spre litoralul românesc al Mării Negre.

Cel mai important obiectiv turistic al judeţului este staţiunea balneo-climaterică *Amara*, situată la 7 km de Slobozia şi 126 km de Bucureşti, vestită prin nămolul sapropelic şi apele minerale folosite în tratamentul bolilor reumatismale cronice, ale sistemului nervos periferic, în afecţiuni post-traumatice, ale aparatului locomotor şi în boli ginecologice.

Turismul din *judeţul Constanţa* dispune de cele mai reprezentative baze turistice din România pentru turism estival, concentrate în trei areale distincte: *Constanţa Nord - Mamaia* (Fig. 125), *Eforie - Techirghiol* şi *Mangalia Nord*.

[127] Sursa: http://www.calarasibusinesscenter.ro/ro (accesat la 15.05.2013).

Figura 125. **Mamaia, cea mai mare staţiune turistică de pe litoralul românesc al Mării Negre** (foto R. Săgeată)

Deşi activitatea turistică de aici se caracterizează printr-o puternică sezonalitate, litoralul este considerat ca fiind cea mai importantă regiune turistică a României, fapt demonstrat şi de ponderea importantă a acestuia în totalul infrastructurii turistice a ţării: 43,3%.

Particularităţile configuraţiei ţărmului românesc, au determinat individualizarea a două sectoare distincte, despărţite de Capul Midia: la nord, se află un sector de ţărm jos, cu plajă fluvio-maritimă, cordoane litorale, areale înmăştinite, puţin favorabile activităţilor turistice, iar la sud, ţărmul se caracterizează prin faleze şi plaje deschise, prielnice amenajărilor turistice. De aceea, turismul litoral românesc se concentrează în acest sector litoral sudic, ce dispune de factori naturali de cură, valorificaţi prin amenajarea unor staţiuni turistice, de odihnă şi tratament. La aceştia se adaugă orientarea estică a plajei, ce permite expunerea la soare în tot cursul zilei de vară (uneori peste 10 ore), situaţie rar întâlnită în Europa.

Litoralul oferă, pe lângă resursele naturale (plaja, apele mării) şi resurse balneare (ape termominerale, nămoluri sapropelice).

Pe litoralul românesc al Mării Negre (245 km)[128] sunt amenajate 13 staţiuni turistice (*Năvodari*, *Mamaia*, *Eforie Nord*, *Eforie Sud*, *Costineşti*, *Neptun*, *Olimp*, *Jupiter*, *Cap Aurora*, *Venus*, *Saturn*, *Mangalia* şi *Vama Veche*), toate incluse în judeţul Constanţa, cu o capacitate de cazare de 126 900 locuri, situate în peste 260 hoteluri de diferite categorii. O altă staţiune se află în fază de proiect: *Terra*, ce va fi situată în sudul litoralului, între Costineşti şi Olimp, în vecinătatea lacului Tatlageac.

Din punct de vedere funcţional, staţiunile turistice litorale din România pot fi clasificate în două mari categorii:

- staţiuni de odihnă şi recreere: *Năvodari*, *Mamaia*, *Costineşti*, *Olimp*, *Neptun*, *Jupiter*, *Cap Aurora* şi *Saturn*;
- staţiuni pentru odihnă şi tratament balnear: *Eforie Nord*, *Eforie Sud*, *Mangalia* şi *Techirghiol*, situată limitrof lacului cu acelaşi nume, la 2,5 km de litoralul mării.

Primele stabilimente balneare au fost amenajate pe litoralul românesc al Mării Negre către sfârşitul secolului al XIX-lea la Eforie şi Mangalia, iar în primii ani ai secolului al XX-lea la Mamaia şi Constanţa. În anii 1960 - 1970, la baza

[128] Sursa: *Romania. Space, Society, Environment*, p. 17.

dezvoltării infrastructurii turistice de pe litoralul românesc a stat un plan general de sistematizare, amenajarea fiecărei staţiuni fiind condiţionată de microrelieful specific, determinat de configuraţia ţărmului mării, de dimensiunile plajelor naturale sau a celor nou create, precum şi de reţeaua căilor de comunicaţie. Acestă acţiune a fost demarată în anul 1966 şi a avut în vedere organizarea şi dotarea corespunzătoare a plajelor şi a zonei litorale, utilizarea raţională a plajelor şi a zonei litorale prin realizarea unor ansambluri arhitecturale moderne, armonios integrate în spaţiu, evitându-se sentimentul de „sufocare" urbană prin aplicarea principiului alternanţei între unităţile turistice şi spaţiile libere.

În perioada sa de maximă activitate turistică (anii 1970 - 1980), litoralul românesc al Mării Negre primea anual peste 4 milioane de turişti, dintre care circa 1 milion erau turişti străini, fiind cotat în categoria valorilor turistice mondiale. După 1990, numărul turiştilor a scăzut considerabil, până în 2000, an în care începe să se manifeste o uşoară tendinţă de redresare a activităţii turistice, care s-a amplificat după 2004, când numărul turiştilor de pe litoral a depăşit 900 000, dintre care 115 000 erau străini[129]. Această redresare poate fi pusă pe seama unor măsuri manageriale între care reducerea constantă a duratei medii de şedere a sejururilor contractate prin agenţiile de turism şi crearea unor pachete turistice diferenţiate cazare/masă/tratament.

Din punct de vedere spaţial, se înregistrează o evidentă tendinţă de extindere a celor trei areale turistice prin construirea de noi dotări cu caracter rezidenţial, în mare parte subînchiriate în scopuri turistice, mai ales în arealele Mamaia Sat - Năvodari, Constanţa Nord - Mamaia, Agigea şi Vama Veche (Fig. 126).

Figura 126. **Noi ansambluri rezidenţiale în zona turistică Constanţa Nord - Mamaia** (foto R. Săgeată)

Prin localizarea geografică, climă, relief, vestigii arheologice, rezervaţii naturale, bază de cazare, agrement şi tratament, posibilităţi de efectuare a unor excursii şi croaziere, teritoriul judeţului Constanţa oferă o gamă largă de activităţi turistice (turism litoral şi de agrement, turism balnear, turism cultural-istoric, turism de afaceri etc.), ce pot fi asociate în pachete turistice complexe.

[129] Sursa: *Geografia României*, V, p. 846.

Capitolul 6. **FRONTIERA ŞI ZONA FRONTALIERĂ MARITIMĂ A ROMÂNIEI. CONSIDERAŢII GEOGRAFICE ŞI GEOPOLITICE**

6.1. Consideraţii generale (RS)

Cu o lungime de 193,5[130] km între Golful Musura la nord şi Vama Veche la sud, frontiera maritimă a României reprezintă 7,9% din lungimea totală a frontierelor României. A fost stabilită conform Convenţiei ONU asupra dreptului mării, însă ţinând seama de apartenenţa la Ucraina a Insulei Şerpilor şi de trasarea graniţei pe Braţul Musura.

Între cele două războaie mondiale, România avea un litoral de 412 km între Bugazu, la ieşirea în mare a limanului Nistrului, astăzi în Ucraina, şi Ecrina (azi în Bulgaria, la nord de Varna), cuprinzând atunci coasta Bugeacului şi cea a Cadrilaterului (cu Capul Caliacra şi „Coasta de Argint", cu centrul la Balcic), precum şi Insula Şerpilor. Aceasta a intrat din 1948 în componenţa URSS (astăzi în Ucraina).

Particularităţile topografice şi hipsometrice fac ca în ansamblul litoralului românesc să se distingă două sectoare distincte: la nord de Capul Midia, un ţărm jos, deltaic şi lagunar în care predomină procesele acumulative, iar la sud de Capul Midia un ţărm înalt, cu faleze în care predomină procesele erozive. Datorită favorabilităţii sale pentru amenajările portuare şi turistice, acest sector se caracterizează printr-o intensă presiune antropică, aici aflându-se principalele oraşe româneşti riverane Mării Negre: Constanţa, Mangalia, Năvodari şi Eforie, porturile Midia - Năvodari, Constanţa Sud – Agigea şi Mangalia, precum şi amenajările turistice Constanţa Nord – Mamaia, Eforie şi Mangalia Nord.

* * *

Curtea Internaţională de Justiţie de la Haga a decis, la 3 februarie 2009, jurisdicţia suverană a României şi drepturile acesteia de exploatare pentru o suprafaţă de platou continental şi o zonă economică exclusivă de 9 700 km^2 din Marea Neagră, ceea ce reprezintă 79,34% din suprafaţa de 12 000 km^2 disputaţi cu Ucraina. România încheia astfel un contencios început în anul 1967, care şi-a pus amprenta de-a lungul a peste patru decenii asupra relaţiilor diplomatice atât cu Kievul cât şi cu Moscova. Miza o reprezintă dreptul de exploatare a resurselor de hidrocarburi din această zonă, estimate la circa 70 miliarde m^3 gaze naturale şi 12 milioane tone petrol.

Din perspectiva autorităţilor române, decizia CIJ de la Haga nu numai că ar asigura independenţa energetică a ţării, România putând deveni astfel primul stat din Europa Centrală şi de Sud-Est care să nu mai depindă de hidrocarburile ruseşti, dar a fost înlăturată, conform normelor de drept internaţional, una dintre temele negative majore care au afectat relaţiile diplomatice dintre cele două state vecine timp de 42 de ani. În pofida acestui optimism al părţii române, relaţiile dintre cele două state nu par să fi urmat de atunci un curs ascendent, atribuirea României a celei mai mari părţi a platoului continental maritim (Fig. 127) aflat în dispută nefiind în acord cu vocaţiile de lider regional manifestate de Ucraina după independenţă (1991).

---

[130] Sursa: *Anuarul Statistic al României / Romanian Statistical Yearbook*, 2012, Institutul Naţional de Statistică, Bucureşti.

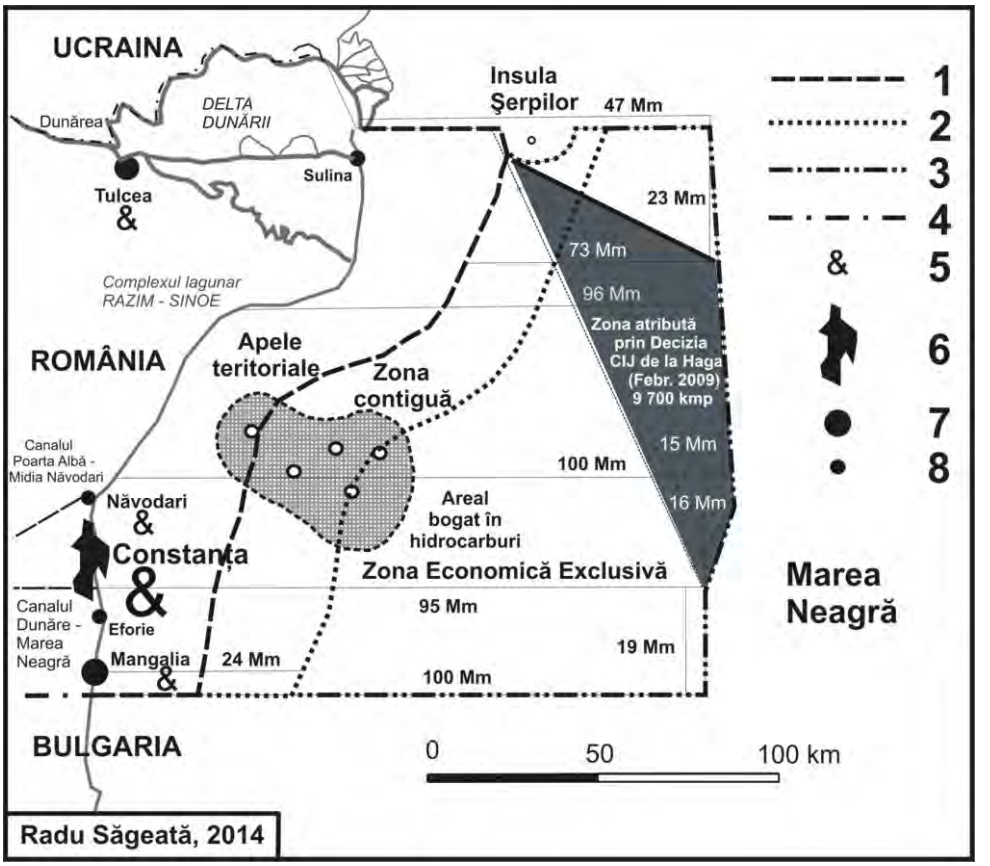


Figura 127. **Platforma continentală românească a Mării Negre delimitată prin decizia CIJ de la Haga, din 3 februarie 2009.**
1. Limita apelor teritoriale, 2. Limita zonei contigui, 3. Limita zonei economice exclusive, 4. Frontieră de stat, 5. Porturi, 6. Centru de polarizare de importanţă regională, 7. Centre de polarizare de importanţă locală, 8. Oraşe.
(Sursa: Simileanu, Săgeată, 2009, p. 163)

Ucraina a încercat să acrediteze ideea că soluţia Curţii Internaţionale de Justiţie a fost de fapt un compromis, însă scandalurile intervenite ulterior în mediile politice ucrainene, soldate cu demiterea de către Parlament a ministrului de externe Vladimir Ogrizko, pentru modul in care a condus politica externă a ţării, inclusiv pentru gestionarea litigiului cu România privind platoul continental din Marea Neagră, dar şi acuzaţiile potrivit cărora ataşaţi militari ai Ambasadei ucrainene la Bucureşti ar fi fost implicaţi într-un scandal de spionaj, tind să infirme poziţia manifestată oficial.

6.2. Insula Şerpilor şi delimitarea platformei continentale în nord-vestul Mării Negre (RS)

La sfârşitul celui de-al Doilea Război Mondial, prin *Tratatul de Pace de la Paris* (1947) se stabilea graniţa dintre România şi URSS la nord de Insula Şerpilor, care constituia parte integrantă a României. Contrar normelor de drept

internaţional în vigoare, în cursul acţiunii de delimitare a frontierei în sectorul deltaic nu a fost folosit principiul talvegului Braţului Chilia, ci unele braţe laterale de pe malul drept, incluzându-se astfel în partea sovietică ostroavele Tătarul Mic, Dalerul Mare, Dalerul Mic şi Limba de la gurile Braţului Chilia, fapt ce prelungea traseul frontierei de la Golful Musura la sud de Insula Şerpilor.

Din anul 1948, URSS a început să facă demersuri pentru modificarea graniţei în zona Mării Negre. Evenimentele au avut loc într-un ritm extrem de rapid, ceea ce a exclus practic posibilitatea unor negocieri serioase. Astfel, la 4 februarie 1948 a fost semnat un protocol[131] între V. M. Molotov, ministru de externe al URSS şi Petru Groza, preşedintele guvernului român, prin care graniţa de stat dintre cele după ţări se modifica în zona Mării Negre, prin trecerea Insulei Şerpilor la URSS, aceasta în schimb „asigurând frontiera maritimă românească". Acest protocol nu a fost ratificat niciodată de către România.

Insula, cu o suprafaţă de 0,17 km^2, situată la 45 km de Sulina, a fost predată pe baza unui *proces-verbal*, semnat la 23 mai 1948, din partea guvernului român de către secretarul general al Ministrului Afacerilor Externe, Eduard Mezincescu, iar din partea URSS, de Nicolae Pavlovici Sutov, prim-secretar la Ambasada URSS. La 25 noiembrie 1949, printr-un alt proces-verbal s-a stabilit graniţa româno-sovietică pe Canalul Musura - Musuna, aflat la vest de Braţul Chilia.

Imediat după ocuparea insulei, sovieticii au instalat aici o importantă bază militară de supraveghere maritimă şi aeriană pentru a controla gurile Dunării, precum şi sisteme radar pentru supravegherea întregii regiuni a Balcanilor.

Apartenenţa Insulei Şerpilor la URSS a fost confirmată însă abia pe data de 27 februarie 1961, prin *Tratatul cu privire la regimul frontierei româno-sovietice, de colaborare şi asistenţă mutuală*.

România pierdea astfel nu numai cele 17 ha de teren ale Insulei Şerpilor (rebotezată ulterior Insula Zmeinâi), dar şi 12 mile marine ape teritoriale în jurul acesteia, URSS emiţând pretenţii şi asupra zonei economice exclusive[132], care se apropie mult de zona platformelor de foraj româneşti. Astfel nu s-a putut ajunge la un acord privind delimitarea platoului continental şi a zonei economice exclusive din Marea Neagră, partea sovietică pretinzând ca acestă delimitare să se realizeze între Insula Şerpilor şi ţărmul românesc, ceea ce contravine principiilor de drept maritim, stipulate prin Convenţia de la Geneva din 1958 şi reluate mai târziu, în 1982, în Convenţia de la Montego Bay (Jamaica) asupra dreptului maritim.

Problema delimitării platoului continental în zona Insulei Şerpilor a fost pusă în discuţie în repetate rânduri de delegaţia guvernamentală română, negocierile la nivel de experţi soldându-se cu eşecuri datorită inflexibilităţii părţii sovietice de a accepta vreo rectificare, iar oferta sovietică din 1987 de a ceda României 4 000 km^2 din cei 6.000 din jurul insulei a fost refuzată de partea română.

---

[131] Protocol referitor la precizarea parcursului liniei frontierei de stat între România şi URSS.

[132] Potrivit Convenţiei ONU asupra dreptului mării din 1982, *zona economică exclusivă* se întinde spre largul mării pe o distanţă de 200 mile marine de la liniile de bază de la care se măsoară lăţimea mării teritoriale. Natura sa juridică se defineşte prin drepturile suverane, exclusive ale statului riveran de explorare, exploatare, cercetare ştiinţifică şi conservare a resurselor naturale biologice şi nebiologice, precum şi de protecţia mediului marin. Zona economică nu face parte din teritoriul statului riveran. Este însă supusă jurisdicţiei acestuia şi drepturilor sale suverane şi economice, însă reprezintă în acelaşi timp şi aspecte de mare liberă ce constau în libertate de navigaţie, de survol şi de aşezare a cablurilor submarine (Popescu, D., Năstase, A., Coman, F., 1994, *Drept internaţional public*, Casa de editură şi presă Sansa, p. 195).

Tratate româno - ucrainean şi româno - rus (1997), negociate sub presiunea aderării României la Uniunea Europeană, recunosc actuala graniţă stabilită în urma Pactului Ribbentrop - Molotov, eventualele divergenţe urmând să fie soluţionate ulterior prin mijloace paşnice, conform normelor de drept internaţional. Iar divergenţele nu au întârziat să apară: tensiunile provocate de militarizarea Insulei Şerpilor sau cele datorate construcţiei Canalului Bâstroe în Delta secundară a Dunării…

Importanţa geostrategică a Insulei Şerpilor derivă şi din faptul că staţiile de radiolocaţie de pe insulă pot executa o cercetare aeronavală la mare distanţă, putând acoperi un perimetru ce cuprinde Marea Neagră şi Marea Mediterană, până la ţărmurile Libiei.

Până la semnarea Tratatului româno-ucrainean (1997), pe insulă au fost stocate informaţii nucleare şi amplasate staţii de bruiaj şi de ascultare telefonică şi prin cablu. Acestea erau administrate de către o garnizoană militară cu mai multe subunităţi independente, care deserveau un heliodrom, un miniport militar, staţii de radiolocaţie, depozite, instalaţii energetice, un far şi sistemul de pază şi apărare a graniţelor de stat ale Ucrainei. În total, pe insulă locuiau circa 100 persoane, în majoritate grăniceri împreună cu familiile acestora şi personal tehnic.

În conformitate cu Tratatul româno-ucrainean din 1997[133], insula are statut de zonă demilitarizată. Astfel a fost retrasă garnizoana militară, a fost demolat radarul militar şi au fost transferate celelalte infrastructuri către autorităţi civile.

În paralel, a fost dezvoltată infrastructura civilă, prin construirea, în anul 2002, a unui debarcader pentru nave de până la 8 m adâncime, iar în 2003 a fost localizată pe insulă o expediţie ştiinţifică permanentă a Universităţii Naţionale din Odessa şi o sucursală a unei bănci ucrainene. Printr-o hotărâre a Parlamentului regional din Odessa, din 5 iulie 2006, se prevede înfiinţarea pe insulă a unei aşezări permanente (*Belâi*), fiind alocate în acest sens din bugetul de stat al Ucrainei fonduri de peste 40 000 USD. Mai mult, autorităţile ucrainene au deschis pe insulă un hotel fără canalizare şi un cabinet medical, însă aprovizionarea cu apă se face prin intermediul elicopterelor.

Toate aceste acţiuni au avut ca scop demonstrarea faptului că insula este locuită, deoarece prin legislaţia internaţională unei insule *locuite* i se poate atribui un platou continental de 20 km. De cealaltă parte, România susţine că Insula Şerpilor are statut de stâncă, deoarece nu este locuită permanent, nu dispune de resurse de apă potabilă şi nu are importanţă socioeconomică. Ucraina susţine că Insulei Şerpilor trebuie să i se acorde pe lângă ape teritoriale, platou continental şi zonă economică exclusivă în Marea Neagră, în vreme ce autorităţile române consideră că insula nu se încadrează în normele de drept internaţional pentru a i se acorda platou şi zonă economică.

Disputa cu privire la delimitarea platoului continental dintre cele două ţări a fost adusă în faţa Curţii Internaţionale de Justiţie de la Haga la 16 septembrie 2004, iar la 15 august 2005 România a depus un memoriu referitor la delimitarea platoului continental şi a zonelor economice exclusive, precum şi a statutului insulei. Litigiul a fost soluţionat la 3 februarie 2009, prin atribuirea Ucrainei a celor şase insule aflate în litigiu (Dalerul Mare, Dalerul Mic, Tătaru Mic, Maican, Limba şi

[133] Acest acord a fost semnat ca o condiţie a aderării României la NATO (care prevedea încheierea de tratate cu toate statele vecine).

Insula Şerpilor)[134] şi a 2 500 km^2 din apele teritoriale ale Insulei Şerpilor, iar României, a 9 700 km^2 ape teritoriale.

6.3. Intercondiţionări geostrategice în Bazinul Mării Negre. România, un posibil viitor hub energetic

Importanţa drumului strategic transcontinental ce leagă Uniunea Europeană de imensele resurse de hidrocarburi ale Asiei Centrale deschise pieţei vest-europene, ca urmare a dezmembrării URSS şi a desfiinţării sistemului de cooperare economică reprezentat de CAER, a fost descrisă prin diferite sintagme (Neguţ *et al*., 2004). Miza economică este uriaşă, de ordinul multor milioane de barili pe zi, implicând sume de miliarde de dolari anual. Realizarea acestui proiect ar conduce la dezenclavizarea Bazinului caspic şi la propulsarea sa drept primul producător şi exportator mondial de petrol şi gaze, depăşind Orientul Mijlociu, care deţine supremaţia în prezent.

În acest „joc" geostrategic sunt angrenaţi foarte mulţi actori statali, importanţa pentru economiile acestora fiind imensă. Nu numai pentru producătorii şi beneficiarii direcţi, ci şi pentru „intermediarii" care pot contribui la tranzitarea hidrocarburilor, cum este şi cazul României, sau pentru cei care nu vor să fie eliminaţi din „joc", precum Rusia, SUA, Turcia sau China.

În prezent, transportul hidrocarburilor din sudul bazinul caspic se realizează prin trei conducte magistrale care pornesc de la Baku: una nordică, inaugurată în 1997, ce ajunge în portul rusesc Novorossiisk (1 330 km, cu o capacitate de 5 milioane de tone ţiţei/an), de aici ţiţeiul fiind transportat pe cale navală şi alte două prin Turcia: una pentru petrol (Baku-Tbilisi-Ceyhan), cu o lungime de 1 768 km, operaţională din 2006, care transportă zilnic aproape un milion barili şi alta pentru gaze (Baku-Tbilisi-Erzurum), lungă de aproximativ 700 km, cu o capacitate anuală de aproximativ 8 miliarde m^3, prognozată a creşte la 20 miliarde m^3 prin racordarea acesteia la un coridor transcaspic al gazelor naturale, ce ar reuni, pe lângă Azerbaidjan, alte state precum Turkmenistan sau Kazahstan, deţinătoare ale unor importante resurse de hidrocarburi (Fig. 128). Trecerea Crimeei sub administrarea Rusiei, în martie 2014, va duce, indiscutabil, la o creştere a influenţei acesteia în nordul bazinului pontic şi la o redirecţionare a rutelor de transport a hidrocarburilor prin portul Sevastopol.

Gazoductul ar urma să constituie o sursă de alimentare pentru magistrala europeană de transport a gazelor naturale *Nabucco West*[135], proiectată să tranziteze Bulgaria, România şi Ungaria şi să reducă dependenţa UE faţă de exporturile de gaze ruseşti.

Avantajele pentru România ar fi multiple, derivând pe de o parte din veniturile care îi revin ca urmare a tranzitării hidrocarburilor, iar pe de altă parte în locurile de muncă nou create ca urmare a derulării investiţiei, ce ar putea contribui la revitalizarea unor zone aflate în declin economic pe fondul declinului activităţilor

---

[134] Dintre acestea, cinci sunt localizate pe braţul frontalier Chilia (*Daleru Mare*, *Daleru Mic*, *Tătaru Mic*, *Maican* şi *Limba* – ultima aflată la gura de vărsare) iar a şasea este *Insula Şerpilor* din Marea Neagră cu apele sale teritoriale (sursa: http://ro.wikipedia.org/wiki/Frontiera_intre_Romania_si_Ucraina).

[135] Proiectul *Nabucco West* reprezintă o variantă scurtă şi revizuită a proiectului european *Nabucco*, ce are în vedere conectarea Câmpului gazeifer *Shah Deniz 2* din Azerbaidjan cu Europa Occidentală, prin Baumgarten am der March (Austria). Gazoductul, cu o lungime totală de 1.329 km ar urma să pornească de la frontiera turco-bulgară, să parcurgă Bulgaria (424 km), România (475 km), Ungaria (383 km) şi Austria (47 km). În România, conducta ar urma să treacă pe sub fluviul Dunărea, având ca punct de intrare portul Bechet, să treacă prin judeţele Dolj, Mehedinţi, Caraş-Severin, Timiş şi Arad şi să iasă în Ungaria pe la Nădlac (sursa: http://ro.wikipedia.org/wiki/Nabucco_gazoduct).

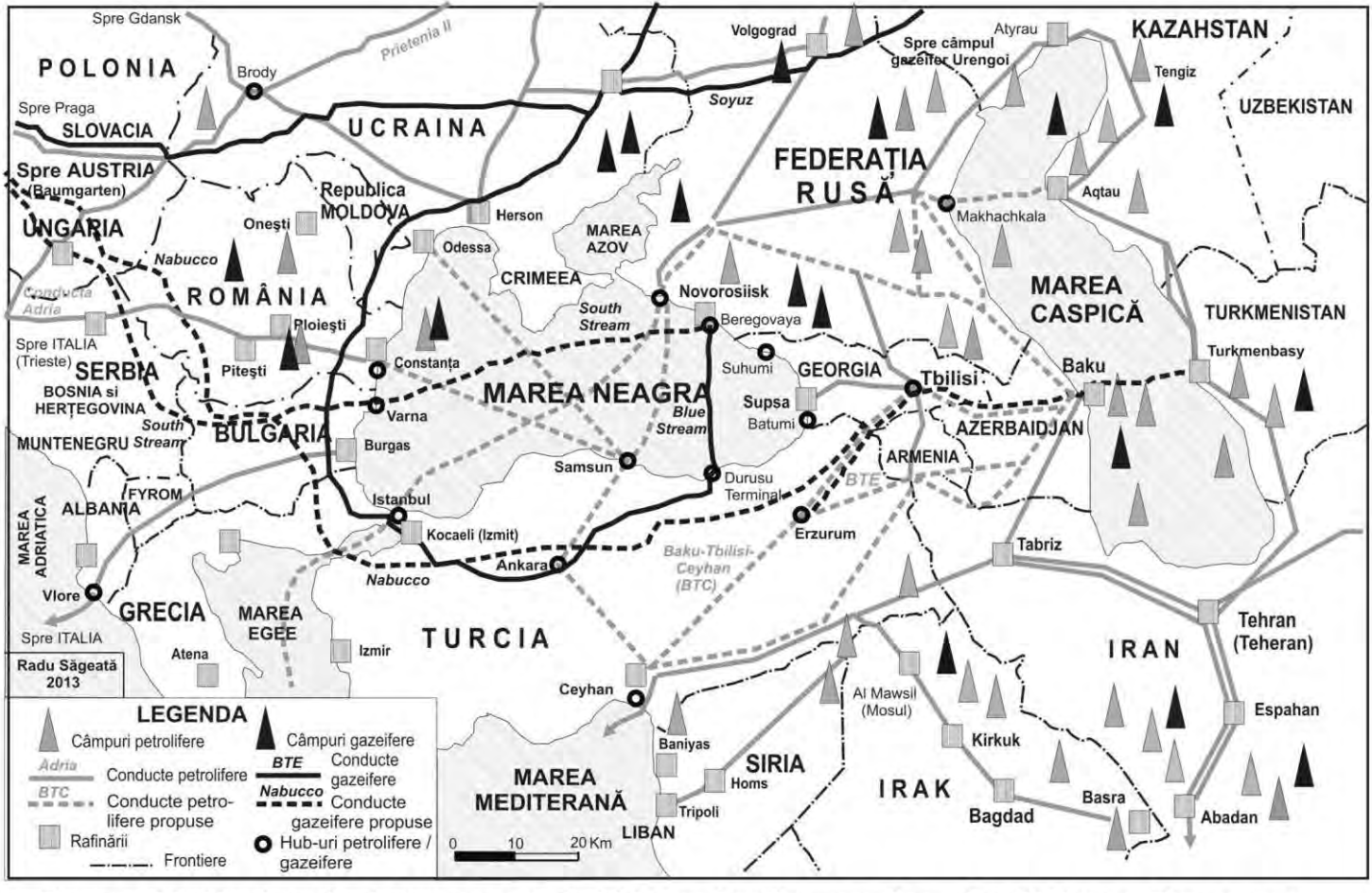


Figura 128. **Magistrale de transport ale hidrocarburilor caspice către Uniunea Europeană**.

miniere (în Bazinul minier al Olteniei) sau agricole (în Câmpia Olteniei), prin ocuparea forţei de muncă disponibilizate.

În acest context, atuurile geostrategice ale României apar evidente, putând fi sintetizate astfel:

- este cel mai mare stat din regiune, prezintă stabilitate politică şi se află la intersecţia coridoarelor economice şi comerciale est-vest şi nord-sud;
- România este inclusă în trei coridoare principale de transport paneuropean: *coridorul IV* (Berlin – Praga – Bratislava – Győr – Budapesta – Arad – Craiova – Bucureşti – Giurgiu – Sofia – Istanbul); *coridorul VII* (calea navigabilă transcontinentală Dunăre-Main-Rhin, legând Marea Neagră cu Marea Nordului) şi *coridorul IX* (Helsinki – Sankt Petersburg – Pskov – Vitebsk – Liubaşivka – Chişinău – Bucureşti – Plovdiv);
- magistrala avută în atenţie ar tranzita zone joase, în principal de câmpie, avantaj tehnic important în comparaţie cu variantele care au ca punct de pornire Burgasul, cu atât mai mult faţă de cele ce ar traversa Turcia, situaţie în care conductele ar urma să ajungă la 2 000 m altitudine;
- România prezintă nu numai oferte de tranzitare a hidrocarburilor, ci şi de prelucrare a materiilor prime aduse din regiunea caspică. Ţara noastră dispune de un sistem destul de dezvoltat de conducte pentru transportul hidrocarburilor, sistem care poate fi uşor conectat, cu investiţii minime, la sistemul central şi vest-european de transport;
- România este singurul stat din regiune care, prin rezervele de hidrocarburi din platoul continental al Mării Negre atribuite prin decizia Curţii Internaţionale de Justiţie de la Haga, îşi poate asigura independenţa energetică din resurse proprii;
- în România se află cel mai mare şi cel mai activ port la Marea Neagră, Constanţa, având terminale complet operaţionale speciale în dublu sens pentru petrol (24 milioane tone pe an) şi pentru produse petroliere (12 milioane tone anual), cu rezervoarele aferente (1,7 miliarde mc capacitate). Într-o perspectivă nu prea îndepărtată, Constanţa urmează să devină, datorită lucrărilor de mare anvergură începute, al doilea mare port al Europei (după Rotterdam) şi totodată unul dintre cele mai mari din lume. Tot în portul Constanţa este prevăzută construcţia unui terminal de gaze lichefiate cu o capacitate anuală de 12 miliarde m^3, în condiţiile în care România a semnat, în aprilie 2010, un memorandum cu Azerbaidjan şi Georgia privind dezvoltarea proiectului Azerbaidjan - Georgia - Romania Interconnection (AGRI) privind transportul de gaze lichefiate prin portul Constanţa, capacitatea iniţială de transport a acestuia fiind de 3 miliarde m^3 cu posibilităţi de creştere până la 12 miliarde m^3;
- existenţa unor disponibilităţi pentru industriile din amonte, în condiţiile în care România dispune de capacităţi siderurgice competitive, iar realizarea unei astfel de investiţii necesită un consum mare de metal, cu costuri ridicate de transport;
- capacităţi de transport pe calea ferată, traseul viitoarei magistrale de gaze fiind aproape paralel cu cel al magistralei feroviare Bucureşti – Timişoara, precum şi a canalelor fluviale Dunăre – Marea Neagră şi Poarta Albă – Midia-Năvodari, în condiţiile în care o parte din traseul din Bulgaria al conductei va fi paralel cu Dunărea;

- existenţa unor importante aglomerări urbane în proximitatea traseului ales pentru conductă (Timişoara, Arad, Craiova, Caransebeş, Lugoj etc.), ce constituie noduri intermodale de trafic (feroviar, rutier şi aerian);
- existenţa unor zone dinamice din punct de vedere economic (Bucureşti, Curtici - Arad, Timişoara), zone libere, parcuri industriale, ce creează favorabilităţi pentru investiţii;
- inaugurarea podului transdanubian Calafat - Vidin (la 14 iunie 2013).

La acestea se adaugă o serie de oportunităţi ce derivă din circumstanţele geopolitice regionale şi internaţionale:

- posibilităţi de parteneriat în cadrul unor euroregiuni de cooperare transfrontalieră deja existente: Dunăre - Criş - Mureş - Tisa (DKMT), Dunărea de Mijloc - Porţile de Fier, Dunărea 21, Giurgiu - Ruse etc., prin accesarea fondurilor de dezvoltare regională la nivelul UE;
- conducta traversează state membre al UE sau partenere ale acesteia, aflate în proces de aderare (Turcia);
- vocaţiile paneuropene ale Turciei, Azerbaidjanului şi Georgiei;
- conducta traversează sau se află în proximitatea unor state aflate în puternică dependenţă energetică de Rusia: Bulgaria – 100%, Slovacia – 98,3%, Grecia – 72,3%, Ungaria – 66,5%, Turcia – 66%, Austria – 62,9%;
- cooperarea Economică la Marea Neagră (CEMN), iniţiativă ce alătură statele riverane bazinului pontic, constituindu-se într-un factor instituţionalizat de cooperare regională deja existent;
- obiectivele geostrategice ale statelor din spaţiul central asiatic ex-sovietic (Turkestanul ex-sovietic) de a ieşi de sub influenţa geoeconomică rusească concomitent cu o apropiere de Occident şi Turcia (în virtutea afinităţilor geoculturale).

De cealaltă parte, există şi unele puncte slabe şi restricţii ce constau în principal din impactul negativ asupra mediului care ar decurge din poluările accidentale cu hidrocarburi, dată fiind situarea conductei în proximitatea unor zone naturale ocrotite (Parcul Natural Valea Cernei - Domogled), cu numeroase specii rare şi endemice. La acestea se adaugă costurile ridicate de construcţie şi exploatare mai ales în zona montană (Culoarul Timiş - Cerna, Culoarul Mureşului), dar scăderea randamentului de transport ca urmare a unor proiecte concurente (Blue Stream, South Stream) sau riscul politic mare generat de unele stări conflictuale din proximitatea zonei de tranzit (Kurdistan, Osetia, Abhazia, Kosovo) sau a bazinelor de alimentare (Azerbaidjan, Daghestan, Iran, Irak, Libia) sau diferendele privind partajarea platoului continental din sudul Mării Caspice între statele riverane.

În aceste condiţii apar noi incertitudini, cum ar fi cea legată de gradul de pregătire a României pentru „proiectul mileniului III”, sau cine o sprijină în acest demers. Rusia agreează variantele prin Bulgaria, Serbia şi Grecia, în primul rând datorită bunei tradiţii a relaţiilor cu aceste ţări, iar SUA sprijină coridoarele prin Turcia, stat membru NATO şi principalul său aliat din zonă.

6.4. Importanţa portului Constanţa în sistemul regional de transport ponto-danubian

Interesul crescut al statelor central şi vest-europene ca principale pieţe consumatoare de hidrocarburi, a deschis perspective pentru integrarea traficului

petrolier în programele europene de dezvoltare, dar şi pentru o integrare globală a regiunii Mării Negre în programe de dezvoltare pe termen mediu şi de lungă durată ale Uniunii Europene. Abordată într-un context global, într-un program integrator, Marea Neagră ar putea juca în viitor un rol esenţial în coeziunea şi stabilitatea unei zone cu o geopolitică complexă.

România, care a încercat încă din anii 1970 să-şi diversifice aria geografică a schimburilor comerciale externe, a dezvoltat *portul Constanţa* ca principală poartă maritimă spre traficul internaţional. În acelaşi timp, ca port fluvial la Canalul Dunăre – Marea Neagră, oferă posibilitatea efectuării unui trafic de tranzit între regiuni geografice mult mai îndepărtate şi complementare economic.

Amenajările complexe din perioada postbelică, mai ales cele din anul 1964, au condus la extinderea portului spre sud, mărindu-se suprafaţa incintei portuare şi lungimea cheilor de trei ori. În anii 1970 - 1980, extinderea capacităţilor portuare s-a făcut în lungul ţărmului, atât la nord, cât şi la sud, prin construirea porturilor *Midia - Năvodari*, specializat în traficul ţiţeiului şi al produselor petroliere şi *Constanţa Sud - Agigea*, ca punct terminus al Canalului Dunăre - Marea Neagră.

La rândul său, portul Midia - Năvodari, construit exclusiv pentru rafinăria cu acelaşi nume este şi port fluvial, fiind legat printr-o ramificaţie (Canalul Poarta Albă - Midia-Năvodari, cu o lungime de 26,6 km) de Canalul Dunăre - Marea Neagră (Fig. 129).

Totodată, Constanţa este nucleul de convergenţă al conductelor petroliere submarine care vin dinspre platformele de foraj din platoul continental al Mării Negre.

Prin lucrările portuare de extindere şi modernizare, capacitatea de trafic a fost mărită de la 60 la 100 milioane tone anual, fiind astfel reconfirmată poziţia Constanţei de cel mai mare port la Marea Neagră şi al patrulea din Europa, după Rotterdam, Anvers şi Marsilia. Suprafaţa totală a instalaţiilor şi echipamentelor portuare este de 3 926 ha, dintre care 1 313 ha pe uscat şi 2 613 ha pe apă[136].

Cele două diguri de larg, situate în partea de nord şi de sud, adăpostesc portul şi creează siguranţă şi condiţii optime pentru desfăşurarea activităţilor portuare. În prezent (2013) lungimea totală a digului de nord este de 8 344 m, iar cea a digului de sud, de 5 560 m. Portul Constanţa este deservit de 156 dane, dintre care 140 sunt operaţionale. Lungimea totală a cheiurilor este de 29,83 km, iar adâncimile variază între 7 şi 19 m, fapt ce permite accesul tancurilor petroliere de 165 000 tdw şi a navelor de marfă de până la 220 000 tdw. (Fig. 130).

De asemenea, Şantierul naval Constanţa are capacităţi de producţie ce permit construirea şi repararea navelor de până la 200 000 tdw., iar în zonele libere Constanţa şi Constanţa Sud poate fi derulată toată gama de operaţii specifice acestora.

Cu toate acestea însă, traficul se situează mult sub posibilităţi, la mai puţin de jumătate din capacitate. În structura acestuia, predomină cerealele (circa un sfert din total), urmate de ţiţei şi produsele petroliere, minereuri de fier şi produse derivate, mărfuri generale, minereuri neferoase, combustibili minerali şi produse chimice.

[136] Surse: http://www.romanian-ports.ro/html/trafic-portuar.html; http://www.portofconstanta.com/apmc/ portal, accesat pe 12 mai 2013.

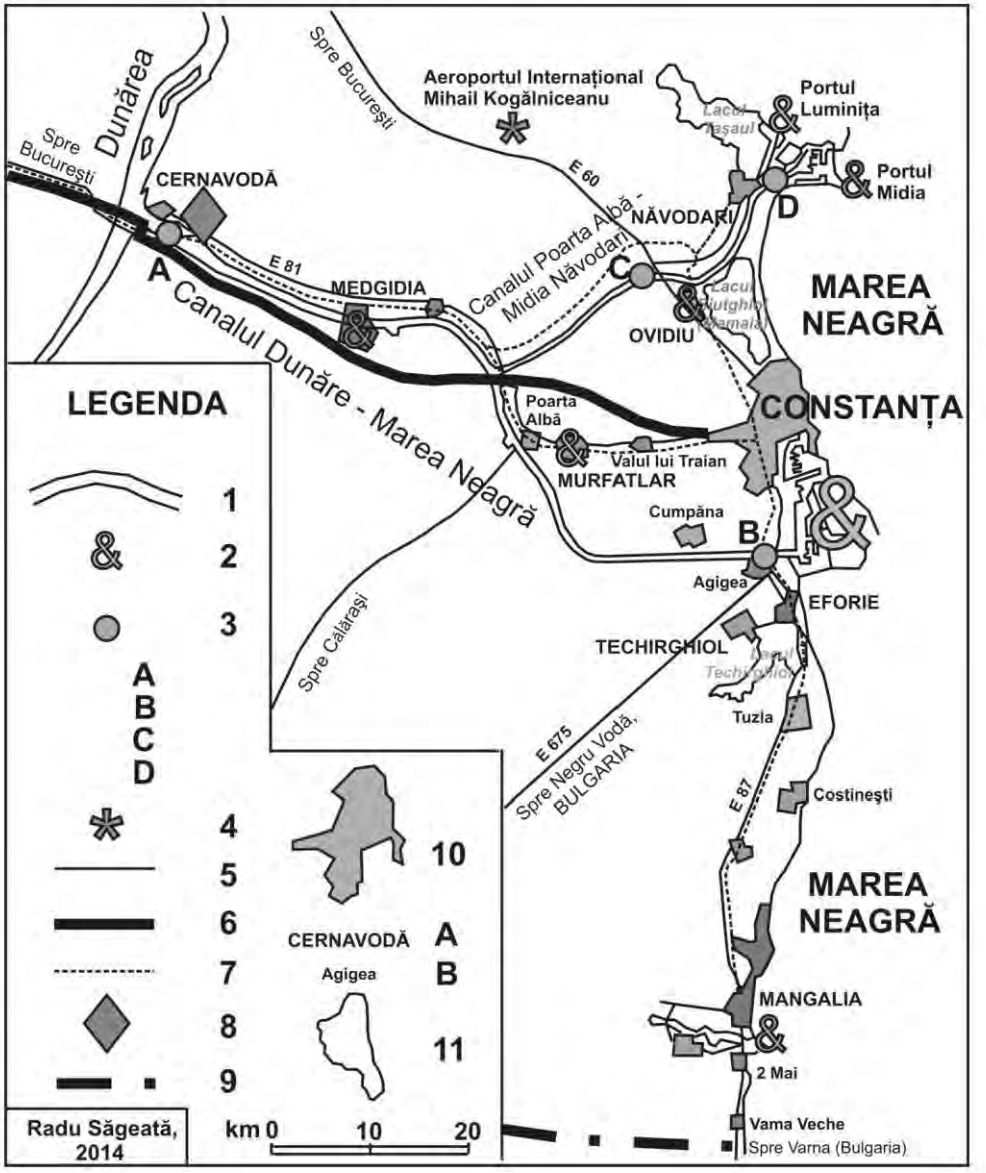


Figura 129. **Sistemul de canale fluviale din Dobrogea.**
1. Artere fluviale, 2. Porturi, 3. Ecluze: A. Cernavodă, B. Agigea, C. Ovidiu, D. Midia, 4. Aeroport, 5. Şosea, 6. Autostradă, 7. Cale ferată, 8. Centrală atomoelectrică, 9. Frontieră de stat, 10. Aşezări umane: A. Aşezări urbane, B. Aşezări rurale, 11. Lacuri.
Sursa: Sobaru et al., 1998.

După 1990, mutaţiile politice fundamentale survenite în statele din bazinul Mării Negre au determinat schimbări radicale şi în volumul şi structura traficului maritim pontic. Cu excepţia porturilor turceşti, toate celelalte au înregistrat diminuări masive ale volumului traficului portuar. Cele mai afectate au fost porturile de pe faţada vestică a Mării Negre, care au înregistrat o diminuare bruscă a volumului traficului lor.

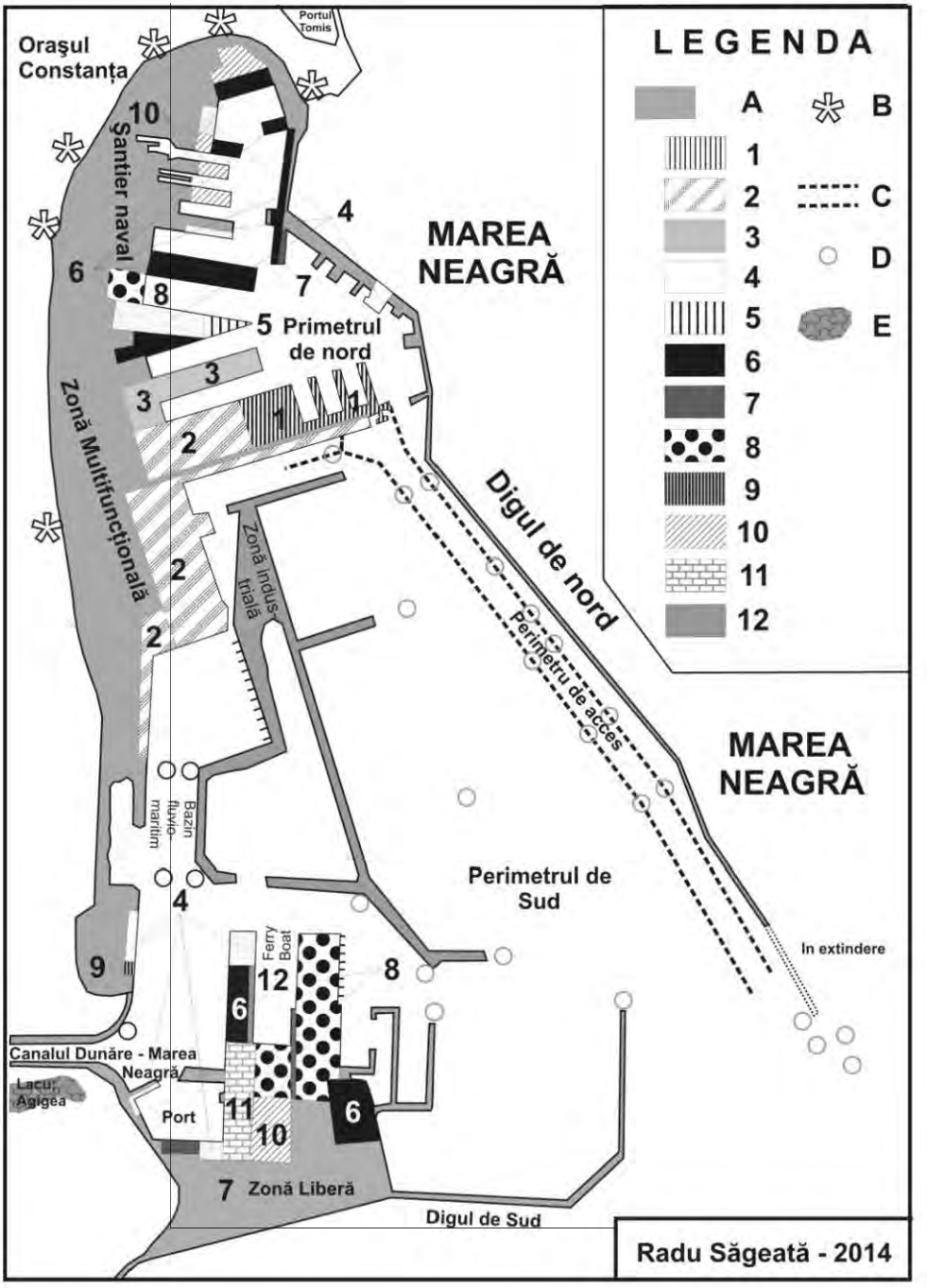


Figura 130. **Portul Constanţa.**

A. Terminale portuare: 1. Ţiţei şi produse petroliere, 2. Minereuri feroase şi neferoase, derivate, 3. Produse chimice, 4. Cereale, 5. Ciment, 6. Mărfuri generale, 7. Pasageri, 8. Containere, 9. Bitumen, 10. RO-RO, 11. Depozite, 12. Terminal pentru autovehicule; B. Porţi de acces; C. Canal navigabil; D. Balize de marcare, E. Lacuri.

Sursa: Sobaru *et al*., 1998.

Traficul prin portul Constanţa, care depăşise 62 milioane tone în 1988 - 1989, a înregistat o scădere bruscă în anii 1990, 1991 şi 1992 (42,4; 28,4 respectiv 26,8 mil. tone), un uşor reviniment înregistrându-se după 1995, când a depăşit constant 40 milioane tone anual.

Criza economico-financiară şi-a pus amprenta şi asupra traficului de mărfuri din portul Constanţa, volumul operat în 2009, de 42 014,2 mii tone, fiind cu peste 30% faţă de cel înregistrat în anul precedent. Nu numai volumul şi structura traficului pontic s-au redus prin dificultăţile survenite ca urmare a restructurării economiilor din statele riverane, ci s-au modificat radical aria geografică şi direcţiile curenţilor de mărfuri. Tendinţa a fost de scădere a traficului dintre porturile din spaţiul ex-sovietic, concomitent cu creşterea fluxurilor de mărfuri pe faţada sudică şi estică a Mării Negre.

După anul 2009, se constată însă un uşor reviniment, în 2012 înregistrându-se un trafic total de 50 584 mii tone, dintre care 38 854,2 mii tone trafic maritim şi 11 730,4 mii tone trafic fluvial[137].

În prezent, diferenţierile dintre porturile pontice apar şi din punct de vedere al nivelului de utilizare al capacităţilor portuare. Constanţa şi Odessa au în prezent capacităţi de trafic excedentare, în timp ce porturile caucaziene nu dispun de suficiente capacităţi pentru a mări volumul şi pentru a diversifica structura traficului portuar.

În aceste condiţii, portul Constanţa posedă o serie de avantaje care îi conferă, în general, o poziţie competitivă la Marea Neagră: dispune de un sistem de transport intermodal: maritim, fluvial, rutier şi de cale ferată, aeroport internaţional. Intrarea în Canalul Dunăre – Marea Neagră se află în partea de sud a portului, permiţând transbordarea directă a mărfurilor din nave maritime în barje fluviale; are un hinterland vast, ce include atât bazinul Mării Negre, cât şi bazinul dunărean; capacităţile de operare, cele mai mari şi mai moderne din regiune, permit accesul în port a tuturor categoriilor de nave ce tranzitează Canalul Suez; este un nod de convergenţă a transporturilor fluvio-maritime, prezentând de asemenea, importante facilităţi strategice, cum ar fi şantierul naval şi regimul de zonă liberă.

Totodată se adaugă investiţiile aflate în derulare sau în fază de proiect, orientate pe trei direcţii de acţiune: modernizarea echipamentelor portuare, diversificarea serviciilor şi asigurarea unei mai bune integrări în sistemele de transport regional, european şi mondial. Astfel, Constanţa îşi va consolida poziţia de poartă maritimă de răsărit a Europei şi de principal port în bazinul Mării Negre.

Importanţa portului *Mangalia* se situează mult sub cea a portului Constanţa (volumul operat fiind de circa 200 000 tone anual), acesta având o suprafaţă totală de operare de 142,19 ha (27,47 ha uscat, 114,72 ha apă), 4 dane (dintre care 2 operaţionale) în lungime de 540 m, iar adâncimea maximă la cheu este de 9 m (2012). Principalele categorii de mărfuri operate sunt produse chimice, îngrăşăminte, bitumen şi mărfuri generale[138].

[137] Sursa: Portul Constanţa. Raport anual 2012, http://www.portofconstantza.com/apmc/portal/static, accesat pe 13.09.2013.
[138] Sursa: http://www.romanian-ports.ro/html/trafic-portuar.html, acesat pe 12 mai 2013.

CONCLUZII

Analiza complexă a interacţiunilor care au loc la nivelul spaţiilor transfrontaliere, între deciziile cu caracter politico-administrativ, ce stau la baza dinamicii fenomenelor economico-sociale şi organizarea spaţiului geografic prin intermediul sistemelor de aşezări umane, scoate în evidenţă particularităţi distincte, specifice fiecărui nivel de organizare spaţială (macrospaţial, mezospaţial şi microspaţial). Acestea au fost sintetizate la nivelul fiecărui capitol al lucrării, consacrat analizei particularităţilor fiecărui sector transfrontalier cu participare românească (estic, nordic, vestic, sudic, respectiv pontic) şi a euroregiunilor de cooperare transfrontalieră aferente acestora, evidenţiindu-se relaţiile complexe dintre componentele naturale, istorice, politice, sociale şi teritoriale, dintre deciziile politico-administrative şi impactul pe care acestea îl generează la nivel teritorial şi social. O atenţie deosebită a fost acordată identificării disfuncţionalităţilor actuale, cauzelor acestora, dar şi a căilor care au fost considerate viabile pentru a fi urmate în vederea eliminării lor.

Capitolul I a fost consacrat clarificării unor aspecte teoretico-metodologice cu privire la zonele transfrontaliere şi euroregiunile de cooperare transfrontalieră, la raporturile care se stabilesc între acestea şi la interacţiunile complexe care au loc la nivelul lor, la rolul sistemelor de aşezări umane în structurarea vectorilor transfrontalieri. A fost delimitat *Bazinul inferior al Dunării în aval de confluenţa hidrografică din zona Belgradului* şi au fost evidenţiate particularităţile euroregiunilor de cooperare transfrontalieră cu participare românească, în contextul realizării unei tipologii a acestora. O secţiune distinctă a primului capitol a fost alocată evoluţiei frontierelor de stat ale României, evidenţierii contextului istoric în care au fost trasate actualele frontiere, a raportului dintre frontierele politice şi limitele blocului etnic românesc. Concluzia este că prezenţa minorităţilor transfrontaliere, rezultate din discordanţele istorice în trasarea celor două tipuri de frontiere (politice şi etnice), constituie un important factor de atenuare a disparităţilor transfrontaliere, contribuind la o bună funcţionalitate a structurilor teritoriale de tip euroregional.

Ultima parte a capitolului a fost consacrată unei prezentări generale a economiei sectorului frontalier românesc în ansamblul său, evidenţiindu-se potenţialul şi vulnerabilităţile acesteia, dar şi modalităţile de optimizare în condiţiile unei dezvoltării regionale durabile, în concordanţă cu axele strategice prioritare menţionate în Strategia UE pentru Regiunea Dunării. În continuare a fost prezentat sistemul de euroregiuni de cooperare transfrontalieră cu participare românească în raport de particularităţile fiecărui sector transfrontalier, particularităţi rezultate din contextul istoric al trasării frontierelor, din gradul de omogenitate etnică al fiecărei zone transfrontaliere, din favorabilităţile şi restricţiile naturale ce condiţionează permeabilitatea transfrontalieră contribuind la direcţionarea fluxurilor transfrontaliere şi, nu în ultimul rând, din particularităţile sistemelor de aşezări umane şi din prezenţa şi dispunerea în teritoriu a oraşelor cu funcţii polarizatoare.

În acest sens, în *capitolul al II-lea* au fost analizate pe larg axele de convergenţă transfrontalieră şi sistemul de euroregiuni de la frontiera de est a României, evidenţiindu-se pe de o parte omogenitatea elementului etnic românesc de pe ambele maluri ale Prutului, ce creează premisele bunei funcţionalităţi teritoriale, iar pe de altă parte, statutul axei Prutului de frontieră externă a Uniunii

Europene şi, în perspectivă, a Spaţiului Schengen, ce impune o mai bună filtrare a fluxurilor ce pătrund în spaţiul UE, pe filiera estică. A fost evidenţiată importanţa sistemului de aşezări dublete riverane Prutului, rolul zonelor metropolitane Iaşi şi Galaţi - Brăila în polarizarea şi structurarea sistemelor de aşezări şi a vectorilor transfrontalieri. Cele trei euroregiuni de cooperare transfrontalieră suprapuse axei Prutului (Dunărea de Jos, Siret - Prut - Nistru şi Prutul Superior) au fost analizate în raport de nucleele de polarizare, de axele transfrontaliere şi de favorabilitatea elementelor naturale în structurarea acestor axe, detaliindu-se prin studii de caz particularităţile socioeconomice ale sectoarelor frontaliere româneşti şi arealul de convergenţă transfrontalieră Galaţi - Giurgiuleşti - Reni.

In *capitolul al III-lea* a fost analizat sectorul de nord al frontierei româneşti, cel mai sărac în structuri teritoriale de tip euroregional. Analiza a fost focalizată pe două direcţii distincte, dar strâns conectate între ele: pe de o parte pe evidenţierea continuităţii elementului etnic românesc atât în Maramureşul transcarpatic, cât şi în Bucovina, consecinţă a circumstanţelor geopolitice în care a fost trasată actuala frontieră, iar pe de altă parte pe evaluarea potenţialului de coopeare transfrontalieră aferent sectorului românesc. Tratarea mai succintă a Euroregiunii Carpatice, singura din acest sector transfrontalier, este justificată prin lipsa de viabilitate a acestei structuri de cooperare transfrontalieră în contextul supradimensionării şi, ulterior, a fragmentării sale în raport de direcţiile prioritare de cooperare transfrontalieră.

Capitolul al IV-lea a situat în centrul atenţiei vectorii şi euroregiunile de cooperare transfrontalieră de la frontiera de vest a României, care, prin preconizata aderare a Serbiei, va deveni o frontieră internă a Uniunii Europene. Analiza particularităţilor sectorului transfrontalier vestic a pornit tot de la evidenţierea antecedentelor istorice, ilustrând evoluţia frontierei etnice româno - maghiare în perioada 1750 - 1918, reflectată în documentele istorice maghiare şi concordanţa dintre frontiera etnică şi cea politică, fixată la Trianon în 1920. În continuare, a fost prezentată, similar, evoluţia frontierei etnice româno-sârbe şi sistemul de euroregiuni de cooperare transfrontalieră de la frontiera vestică, reprezentat prin euroregiunile Bihor - Hajdú Bihar, Dunăre - Criş - Mureş - Tisa (DKMT) şi Dunărea de Mijloc - Porţile de Fier. Fiecare dintre aceste euroregiuni a fost analizată în detaliu, punându-se accent pe elementele specifice, care le asigură coeziunea: potenţialul demografic şi socioeconomic în cazul euroregiunilor Bihor - Hajdú Bihar şi Dunăre - Criş - Mureş - Tisa (cu accent pe sectorul frontalier românesc), respectiv potenţialul natural în cazul Euroregiunii Dunărea de Mijloc - Porţile de Fier (cu accent pe evidenţierea ariilor naturale protejate).

Următorul capitol a fost consacrat studiului geografic al euroregiunilor de cooperare transfrontalieră de la frontiera sudică a României, în raport de particularităţile sectorului transfrontalier sudic. A fost analizat sistemul de aşezări dublete riverane Dunării din sectoarele transfrontaliere româno-sârb şi româno-bulgar, ca rezultat al particularităţilor cadrului natural şi elementele ce condiţionează direcţionarea fluxurilor transfrontaliere şi formarea sistemului de euroregiuni de cooperare transfrontalieră.

Sectorul transfrontalier sudic al României se caracterizează prin cea mai mare frecvenţă a structurilor teritoriale de tip euroregional, cuprinzând cinci astfel de asociaţii teritoriale: Asociaţia de cooperare transfrontalieră „Dunărea 21” şi euroregiunile Dunărea de Sud, Giurgiu - Ruse, Danubius şi Dunăre - Dobrogea. Fiecare dintre acestea a fost analizată în cadrul unor secţiuni distincte, punându-se

accent pe evidenţierea vectorilor de cooperare şi a nucleelor de convergenţă transfrontalieră, analizele fiind condiţionate de particularităţile fiecărei euroregiuni şi focalizate cu precădere spre evidenţierea caracteristicilor demografice şi socio-economice din sectoarele aferente României.

Ultimul capitol a avut în atenţie frontiera maritimă a României. Urmărindu-se aceeaşi logică de tratare, s-a pornit de la evidenţierea contextului istoric şi geopolitic în care a fost delimitată platfoma continentală a Mării Negre în sectorul româno-sovietic şi, ulterior, româno-ucrainean, statutul Insulei Şerpilor şi, nu în ultimul rând, zonele bogate în hidrocarburi. O secţiune distinctă a fost consacrată intercondiţionărilor geostrategice din bazinul Mării Negre şi posibilului statut al României de viitor hub pe axa energetică ce va lega resursele de hidrocarburi din sudul bazinului caspic de pieţele de consum vest europene. Legat de acest aspect, a fost evidenţiată importanţa portului Constanţa în sistemul regional de transport ponto-danubian, ca fiind cel mai mare port la Marea Neagră şi punct terminus al magistralei fluviale transcontinentale Dunăre - Main - Rhin.

Ca o concluzie generală, se poate afirma că spaţiile transfrontaliere şi în particular cele cu participare românească, reprezintă domenii extrem de sensibile şi vulnerabile la schimbările geografice şi geopolitice, identitatea lor fiind rezultatul asocierii unor factori etnici, culturali, geografici, istorici, economici, demografici şi politici specifici. Intensificarea fluxurilor transfrontaliere ca urmare a urbanizării şi industrializării unifică spaţii altădată divizate politic şi economic; euroregiunile devin din ce în ce mai mult structuri teritoriale cu o personalitate proprie, generate de fluxuri transfrontaliere şi promotoare, la rândul lor, de fluxuri globalizante.

SUMMARY

CROSS-BORDER EUROREGIONS IN THE LOWER DANUBE BASIN

Theoretical and methodological considerations

The contradiction between the institutional division of the territory and the existence of cross-border issues implies a unitary approach and the emergence of new types of regional cooperation structures, coinciding with the state frontiers: *cross-border zones* and *euroregions*. This type of co-operation should have in view the strip of frontier that exists between the two cross-border zones and, most of the time the different legislations that create distinct claims regarding the cooperation framework. Consequently, breaking up is the main threat to cross-border regions; if gouvernance of the cross-border regions is not properly co-ordinated at central level, there is the risk of losing control and any of the cross-border regions to gravitate towards one of the co-participant states.

The issues that fuel the dynamic of cross-border zones depend on the level at which the development policies of the two contact zones are being harmonized. Depending on central and local policies, but also on specific local situations which impose the type of cross-border zone, the areas situated on each side of the border have, or not, a tendency to evolve in the same direction.

Cross-border zones. Types of cross-border zones

Broadly speaking, the cross-border zone stands for the area situated on each side of the frontier, at a distance of 30 - 60 km, and the variations in human and material fluxes. The decisive elements that define the cross-border space are the structure and configuration of the state frontiers that give cross-border fluxes certain particularities according to the intensity, structure and layout of local convergence nuclei, which shape the directions of these fluxes. Consequently, the identity of the cross-border space depends on the elements of complementariness and homogeneity between the two frontier zones, while the polarization of cross-border co-operation directions is influenced by the layout of human settlements, especially those with local and regional polarization role.

In terms of the population's homogeneous or heterogeneous character, a well as of the presence or absence of national minorities, the degree of infrastructural development and, not least, the historical background which has in time favoured or limited cross-border fluxes, the respective zones have different particularities. The intensity and variation of local transversal fluxes has led to individualizing two theoretical models of cross-border zones:

1. Cross-border zones characterized by a sudden variation of fluxes due to the homogeneous trait of the populations in the two contact areas and relatively closed borders due to naturally inaccessible regions with low habitation potential and less developed infrastructure, basically mountain and desert regions, or great river courses acting as barriers in the way of population exchanges and separating the major cultures of the world. This is the case of the Himalayan mountainous system, which lies between the Buddhist Tibet and the Indian sub-continent, as well as the Sahara Desert that barred the Arab civilization from spreading towards the south of Africa. In their turn, the Andes, the Pyrenees or the Pamir represented a divide, being ideal border-tracing zones.

2. Cross-border zones in which transversal fluxes are changing at a slow pace because the population is mixing up progessivly, as well as the presence of minorities on each side of the border as a result of old interrelations established in time under the influence of a favourable natural environment, and not least, the well-individualized settlement systems and complementary economies. The internal EU borders are a typical example, where the identity of cross-border zones is shaped by the transgression and regression of frontiers in historical times. From elements disrupting the two distinct political entities, borders have become spaces harmonizing specific economic and cultural features.

Cross-border zones and their role in establishing euroregions. Types of euroregions

Analysing cross-border zones which Romania is a participant in shows that these zones in the south of this country (Romanian-Bulgarian and Romanian-Serbian) fall into the first category, while similar zones with the Republic of Moldova and Ukraine, where there is a compact Romanian ethnic bloc on either side of the border, fall into the second category. The Romanian-Hungarian cross-border zone can also be included in the second category. The Romanian authorities see this zone as a gate to the West, to the European and Euro-Atlantic co-operation structures, while Budapest sees it as a gate to the Hungarian communities in Transylvania. That is why, this cross-border zone has expanded by establishing the first euroregions with Romanian participation: the Carpathian Euroregion, the Danube - Criş - Mureş - Tisza Euroregion (DKMT) and the Bihor - Hajdú Bihar Euroregion, based on collaboration between the towns of Oradea and Debrecen.

The three euroregions formed near Romania's eastern border are Upper Prut, the Siret-Prut-Dniester and the Lower Danube with participation of two or three states: (Romania and the Republic of Moldova, or Romania, the Republic of Moldova and Ukraine). Their unity is based primarily on the ethnic element since they unite territories with compact or majority Romanian population, governed by the former Soviet Union after the Second Soviet Ultimatum of June 28, 1940 in the wake of the secret German-Soviet Non-aggression Treaty (Ribbentrop - Molotov). The fact that both banks of the Prut are intensely populated, has made an important contribution, the settlement doublets acting as inter-connection relays between the two settlement systems, developed against a common historical background.

Ethnical unity is the main bound between the territories on the left-and-righthandside of the Prut that make up the three above-mentioned euroregions. Romania's steps towards integration into the European and Euro-Atlantic co-operation structures has required having safer frontiers in the East and the control of migratory fluxes in this area. Thus, the Prut represents an axis of *integration* due to the continuity of the ethnical and linguistic elements, density and continuity of habitation on either bank, but also an axis of *fragmentation*, because it has become a relatively stable NATO and European Union border, a situation that implies a specific cross-border co-operation.

So, euroregions represent territorial structures created to enhance inter-regional and cross-border co-operation, with a view to creating a coherent space for economic, scientific, social and cultural development.

The emergence of these regions is closely connected with intense cross-border co-operation found in Western Europe. The rapid post-war industrial

development and the liberalization of the customs regime have influenced the evolution of urban agglomerations which expanded beyond the national territory. The urban settlements represented the main factor of cross-border polarization and formation of cross-border euroregions.

The first euroregions, formed at the Swiss border, were based on the polarization areas of the towns of Basel (*Regio Basilensis*), Geneva (*Regio Genevensis*) and Milan (*Regio Insubrica*); at the same time, complementarity of fluxes and linguistic unity represented the main factors which brought them together.

Another category of euroregions, set up mainly after 1990, are the macro-territorial structures resulting from the aggregation of first-rank administrative-territorial units, generally structured along the major Pan-European traffic corridors. Illustrative in this respect are the *North Euroregion* based on the co-operation among Belgium, the French region Nord-Pas de Calais, and the English county of Kent, on the one hand, and the *Mediterranean Trans-Pyreneean Euroregion* that includes Catalonia, Languedoc - Rousillon and Midi Pyrenees regions, or the Saar - Lor - Lux (Saar - Lorraine - Luxembourg).

Settlement doublets and their role in structuring cross-border co-operation

The separation of populations generated by hydrographical systems has led to the individualization of some nuclei concentrating transversal fluxes, in places where local topographic conditions proved favourable, it is the case of crossing fords. This has gradually led to the development of *settlement doublets* with local or even regional polarization role. Examples are numerous, but typical ones are those on the Rio Grande, at the Texan-Mexican border (El Paso - Ciudad Juárez, Presidio - Ojinaga, Eagle Pass - Piedras - Negras, Laredo - Nuevo Laredo, Rio Grande City - Ciudad Camargo, Brownsville - Matamoros), on the Congo River (Bangui - Zongo and Brazzaville - Kinshasa), or those on the Oder-Neisse line, at the German-Polish border (Ahlbeck - Swinujscie, Pomellen - Szczecin, Schwedt - Angermünde - Chojna, Küstrin - Kietz - Kostrzyn, Frankfurt am Oder - Slubice, Guben - Gubin, Cottbus - Forst - Olszyna, Bad Muskau - Leknica, Görlitz - Zgorzelec and Zittau - Sieniawka).

In time, the nuclei of cross-border demographic concentration have become the embryos of euroregions through the enlargement of the small border traffic at macro-territorial scale based on the relationships between the settlement systems of coterminous administrative-territorial units.

Cross-border co-operation euroregions in Western and Eastern Europe

Cross-border co-operation euroregions have been established in Western Europe in the wake of intense cross-border collaboration. The main factors underlying it are cross-border urban polarization nuclei and the configuration of the respective state frontiers. A first such euroregion (*Regio Basilensis*) was set up in 1963 and officially recognized only in 1976. It was based on the cross-border polarization area (Switzerland - France - Germany) of the town of Basel. The fast pace of industrial development in the post-war period and the liberalization of the customs have contributed to the swift growth of this urban agglomeration which expanded beyond the bounds of the national territory. This situation was the outcome of the economic relations going on in time, as well as of the relatively high level of industrialization and urbanization of cross-border regions in Switzerland, France and Germany.

Another euroregion, *Regio Genevensis*, between Switzerland and France, is based on the polarization area of Geneva. Because in the surroundings of Geneva there was little housing space and prices were soaring, people working in the cross-border area would build dwelling-houses in France, close to the Swiss frontier, while French border people would come and work in Geneva and its surroundings where they got higher salaries. As a result, urbanization enlarging, the French cross-border area became actually kind of Geneva's hinterland. Between Switzerland and Italy lies *Regio Insubrica*, an area extending from the Italian-speaking Swiss canton (district) of Tessin and the metropolitan area of Milan in Italy. The populations' linguistic unity is only too obvious. Many parts of the Swiss industry were moved close to the Italian border to profit from cheaper Italian labour. However, when the well-structured performant industry of the Italian provinces of Como, Varese and Lecco, one of the best developed areas in Italy, decided to close down, dismantle and reconvert their industrial units (in the latter half of the 1970s), the redundant workforce was absorbed by the Tessin canton job market, smoothing down the otherwise high social costs. So, the cross-border relation proved mutually beneficial.

East of the former Iron Curtain, cross-border euroregions began mushrooming only after 1990. Extending from the Baltic Sea to the Adriatic Sea, they inevitably show distinctively different features in terms of structure, characteristics and functionality.

Noteworthy, cross-border co-operation in Central and Eastern Europe did not develop on empty ground, because it had an institutionalized past (the COMECON), a community of interests established four decades earlier (1949-1989), long before the fall of the Iron Curtain. Within this framework, they initiated many joint projects of territorial planning and unitary development of the communications infrastructure. However, since the legislative framework was restrictive and subordinated to momentous ideological orientations, contacts went on rather at a lower level, being resumed and enhanced only after the reunification of Germany, perceived to be the first step towards a reunified Europe. Territorial solidarity, brutally severed after 1945, was being resumed, cross-border fluxes would intensify, and frontiers seemed no longer a barrier in the way of co-operation, despite extremely different political-administrative entities, whose recent history rather estranged than approached them. The political, economic, social and cultural impact of these new territorial solidarities, manifest far and above frontiers and historical antagonisms, targets a lot of major aspects, the stake being EU integration of the new, formerly communist democracies.

What has emerged are some oversized territorial structures (the Alpine-Adria Community, the Carpathian Euroregion, the Danube - Criş - Mureş - Tisza Euroregion, the Bug Euroregion, etc.) which fall short of many requirements because they have few elements of complementary or direct exchange in common. Moreover, unlike their West-European counterparts, the states forming the East-European euroregions are less economically developed and far more heterogeneous, many of these cross-border co-operation structures being grafted on the former Iron Curtain (it is especially the case of the 8 euroregions along the German-Polish and German-Czech frontiers). The frontier areas of Poland, the Czech Republic, Slovakia and Hungary are actually dotted with euroregions.

The euroregions set up after 1990 are macro-territorial structures, formed by the aggregation of macro-territorial administrative units, usually extending along

the big Pan-European traffic corridors. Typical examples are the North Euroregion based on the co-operation between Belgium, the French region Nord – Pas de Calais and the English County of Kent; the Trans-Pyreneean Mediterraneean Euroregion, which includes Catalonia, Languedoc-Rousillon and Midi Pyrénées, or the Saar - Lor - Lux Euroregion (Saar - Lorraine - Luxembourg).

It follows that cross-border co-operation euroregions are territorial structures created with the aim of intensifying inter-regional and cross-border co-operation in order to achieve a coherent space for economic, scientific, social and cultural development.

Some proposals for a classification of these euroregions are put forward herein:

1. Factors determining the formation of euroregions:

- Cross-border urban agglomerations: Regio Basilensis (Basel), Regio Genevensis (Geneva), Regio Insubrica (Milan), etc.;
- Town doublets: at the German-Polish, German-Czech frontiers, etc.;
- Unitary ethnic structure: the Carpathian Euroregion, the Upper-Prut Euroregion, the Lower Danube Euroregion, etc.;
- Cross-border communication axes: the North Euroregion, Saar - Lor - Lux Euroregion, etc.;
- Joint exploitation of marine and lake basins: Pomerania Euroregion, etc.;
- Natural homogeneous potential: Barents Euroregion, etc.;

2. The extent to which component cross-border regions have a comparable economic and social development:

- Symmetrical euroregions: cross-border euroregions of a relatively similar technical-urbanistic development (euroregions in the EU space, or cross-border euroregions of EU candidate states: the Danube 21, Bihor - Hajdu Bihar Euroregion, Upper - Pruth Euroregion and the Lower Danube Euroregion;
- Asymmetric euro-regions formed by the association of cross-border regions with a distinct development level: the euro-regions at the German-Polish, German-Czech frontier, etc.;

3. The number of states that form the euroregions:

- Euroregions formed at the frontier of two states (through the expansion of two cross-border regions): Bihor-Hajdu Bihar Euroregion, Giurgiu - Ruse Euroregion, etc.;
- Euroregions formed at the frontier of three states: the Danube - Mureş - Tisza Euroregion, the Upper - Prut and the Lower Danube euroregions, etc.;
- Euroregions formed at the frontier of four or more states (macro-euroregions): the Carpathian Euroregion, Pomerania Euroregion, etc.;

4. The continuity of the ethnical element:

- Ethnically homogeneous euroregions;
- Ethnically heterogeneous euroregions.

The division created by the hydrographic networks has allowed individualizing some nuclei that gather transversal fluxes in the situation in which local topographic conditions have allowed it, e.g. fording rivers have led to the concentration of population on both watersides, hence settlement doublets emerged playing a local or even regional role.

In time, the cross-border nuclei of demographic concentration have acted as embryos of euroregion formation, once the small border traffic gets momentum

at macro-territorial level based on the relations existing within the settlement systems of the limitrophe administrative territorial units.

Cross-Border co-operation at the European Union Eastern Frontier

For a lapse of almost fifty years, political decisions turned the River Pruth into an axis of discontinuity, into a hardly penetrable frontier (especially over the 1950-1960 interval), severing normal relations between the settlement systems of Bessarabia, and the rest of Moldavia which remained part of the Romania state. Iaşi and Galaţi became border towns. As the frontier was practically closed, the influence zones of the two towns kept shrinking considerably, and their capacity to polarize the settlement system had to be redimensioned. On the other hand, since Chişinău acquired a hypertrophic character compared to the second largest town of historical Bessarabia, namely Cetatea Albă (1930), the main functional disorders were being felt on the upper level of the urban hierarchy, traditional relations of Chişinău with Iaşi and Galaţi, the two towns that had macro-territorial polarizing functions for the Moldavian space, breaking down. Moreover these functions were being amplified by political decisions: on November 24, 1940 I. V. Stalin decided that the counties of Hotin, Ismail and Cetatea Albă should be severed from historical Bessarabia and included, together with the North Bukowina counties of Cernăuţi and Storojineţ (in the northern part of *Rădăuţi* County – Romania) into the Ukrainian regions of *Cernăuţi* and *Odessa*.

The loss of half of Bukowina's northern part disorganized its settlement system. Out of a total area of 10,442 km^2 representing the Great Dukedom of Bukowina (integrated into the Romania state on November 28, 1918), what was left after the Second Soviet Ultimatum (the Note of June 28, 1940) were only 5,200 km^2; from eleven counties (*Câmpulung*, *Cernăuţi*, *Coţmani*, *Gura Humorului*, *Rădăuţi*, *Siret*, *Storojneţ*, *Suceava*, *Văşcăuţi*, *Vijniţa* and *Zastavna*) what remained in 1926 were only five (*Câmpulung*, *Cernăuţi*, *Rădăuţi*, *Storojineţ* and *Suceava*); and only *Câmpulung*, *Suceava* and the southern part of *Rădăuţi* County were maintained within the borders of Romania.

The polarizing core – Cernăuţi – of the macro-territorial whole was no longer in Romania, while Bukowina's urban system was divided into two distinct parts: one Ukrainian, centred around Cernăuţi, which had now a much smaller influence zone, and the other Romanian, itself marked by fragmentation because the towns of Suceava, Rădăuţi and Câmpulung Moldovenesc, which had a rather similar demographic, economic and social potential, were competing among themselves. Being dismantled and included (1950) into a macro-territorial administrative structure (Suceava Region), which encompassed also large areas from Moldavia's territory, the characteristic identity of Bukowina was much diminished; besides, deep-going changes occurred in the functional relations between human settlements the moment Suceava town acquired a major co-ordinating role, while Rădăuţi, Câmpulung and Fălticeni remained hierarchically subordinated.

At micro-territorial level, the spontaneous flows of people and materials between the local communities situated on either side of the Prut River declined considerably, being channelled instead along some main directions: Iaşi - Ungheni and Vicşani (rail traffic), Siret - Porubne and Albiţa - Leuşeni (road traffic).

In the early 1990s, political opening was immediately accompanied by openness in inter-human relations. Among the actions of *restitutio in integrum*,

were the so-called “flower bridges” between the Romanians living on either side of the River, which reunited families and destinies broken in June 1940. Also the post-revolutionary political class of Romania and of the young state of Moldova, viewed it as a positive move. The existence of settlement doublets led to the opening of customs points, regular bus services and exchanges of goods and people. These were the first actions leading to the formation of euroregions. However, economic difficulties, the Transnistrian war, the secessionist tendencies of the Gagautzi population, the fear of part of the Rusophone population lest a unification with Romania might take place had gradually stopped this momentous enthusiasm. Organized criminality, illegal migrations favoured by an inadequate customs control infrastructure, have imposed restrictive measures on the cross-border traffic. These measures had to be tightened after 1995, when Romania applied for EU membership, and especially after January 1, 2007, when it was admitted to the Organisation and the Pruth River became the European Union’s external frontier.

In these conditions, the Romanian-Romanian cross-border area of the Pruth hydrographic basin has suffered significant mutations. Whereas in the former Yugoslav space, the “island” left outside the European Union tends to shrink, Slovenia having been admitted as EU member in 2004, and the applications filed by Croatia, the Republic of Macedonia (FYROM) and Serbia accepted, the Prut appears to act increasingly more as a relatively stable frontier of the Union, having to cope with new challenges raised by the ambivalence between necessary restrictions to create a reliable filter and prevent cross-border fluxes to penetrate its eastern frontier, and the high degree of ethnic homogeneity of the Romanians living on both banks of the River. Therefore, intensifying cross-border co-operation is an imperative necessity.

Throughout its course on Romanian territory (716 km of the River’s 953 km) the Prut constitutes a border. From its springs in the Forested Carpathians (Ukraine), the River enters Romania somewhere in front of Oroftiana settlement (*Botoşani* County), forming the Romanian-Ukrainian frontier (cca. 36 km). But on either side of the River there exists a strong ethnically Romanian homogeneous area. This assertion is based on the historical past, on the 2001 Ukrainian census and on the toponymic reality which, for all the historical vicissitudes, is in place unaltered. *Herţa* Land, an old Romanian land, was encompassed into the Soviet Union on June 29, 1940 after a Second Ultimatum Note was given by the Soviets on the night of June 27/28, 1940. What should be remembered is that this territory was mentioned neither in the Ribbentrop-Molotov Treaty nor in the 1940 Soviet Ultimatum. In the second half of the 18th century, Herţa had become an administrative county-seat in Moldavia, *Herţa* Land (cca. 400 km^2) having been united with *Dorohoi* Land in 1834.

Today, Herţa District, integrated into the administrative region of Cernăuţi, represents a compact ethnic Romanian area, containing only a small village of Ukrainians (*Ukrainian Marmoniţa*). In 1989, the population of Herţa District numbered 29,611 inhabitants (Soviet census data) out of which 27,517 (92.93%) were Romanian ethnics, 23,539 of them declaring themselves Romanians and 3,978 Moldovians, the latter living in the villages of *Ostriţa*, *Ţureni* and the *Romanian Marmoniţa*, which had been part of the former Cernăuţi rural district established right after the Second World War, Romanians which were arbitrarily inscribed in their passports as “Moldovians”. Twelve years later, the compact

character of the Romanian ethnical element was still unaltered (2001 census figures show a total population of 32,316 inhabitants out of which 29,554 Romanians (91.5%) and 756 Moldovians (2.34%), very many Moldovians declaring to be Romanians. As a matter of fact, the non-Romanian population was formed largely of border-guards and their families, as well as of specialists and clerks assigned to work here.

Settlements like *Mogoşeşti*, *Godineşti* and *Molniţa* (Herţa Rajon), or *Mămăliga* (Noua Suliţă Rajon) bear names that prove the continuity of the Romanian ethnic element. In the Romanian sector, in the riparian Romanian-Ukrainian cross-border area there are three communes (*Suharău*, *Hudeşti* and *Conceşti*) and one town (*Darabani*).

The cross-border area between Romania and the Republic of Moldova features the same Romanian ethnic continuity, these nationals making up 90% and 100% of the overall local population. The northern end of the area includes the villages of *Cuzlău* (Romania) and *Criva* (Rep. of Moldova); in the south there is *Galaţi* port-city and its counterpart *Giurgiuleşti*, the latter is the only Danubian port of the Republic of Moldova. The cross-border area numbers fifteen counties: eleven on the lefthandside of the Prut (*Briceni*, *Edineţ*, *Râşcani*, *Glodeni*, *Făleşti*, *Ungheni*, *Nisporeni*, *Hânceşti*, *Leova*, *Cantemir* and *Cahul*) and four on the righthandside of the River (*Botoşani*, *Iaşi*, *Vaslui* and *Galaţi*). There are nine border-crossing points located according to the settlement doublets: *Stânca - Costeşti*, *Sculeni - Sculeni*, *Cristeşti - Jijia - Ungheni*, *Iaşi* (airport), *Albiţa - Leuşeni*, *Fălciu - Cantemir*, *Oancea - Cahul*, *Galaţi* (port) and *Galaţi - Giurgiuleşti - Reni* (Ukraine).

As from 1997, three euroregions: (the Lower Danube, the Upper Prut and the Siret - Prut - Dniester), were set up on Romania's eastern frontier based on the system of settlement doublets riparian to the Prut.

The Lower Danube Euroregion's function in the Prut area centres around the towns of Galaţi - Cahul - Giurgiuleşti - Reni. Border crossings are Oancea-Cahul (road traffic) and Galaţi - Giurgiuleşti - Reni (rail traffic), the only rail connection throughout Romania's euroregion area. Opening several other border crossings between the lefthandside and the righthandside Romanian communities along the River, at the settlement doublets of Măstăcani - Vadul lui Isac (Colibaşi), Tuluceşti - Slobozia Mare or Vădeni - Palcu would be welcome.

The Siret - Prut - Dniester Euroregion, situated in the central part of the cross-border area, is the only one of the three euroregions formed of two states: Romania and the Republic of Moldova. About 70 per cent out of the 681.3 km, representing the total length of the frontier between the two states, fall into this euroregion. It includes 22 Prut riparian administrative units - three in Romania: Iaşi, Neamţ and Vaslui (Romania); and 19 in the Republic of Moldova: Anenii Noi, Basarabeasca, Călăraşi, Cimişlia, Criuleni, Dubăsari, Floreşti, Hânceşti, Ialoveni, Leova, Nisporeni, Orhei, Rezina, Soroca, Străşeni, Şoldăneşti, Teleneşti, Ungheni and Chişinău Municipality (Rep. of Moldova), most border crossings passing through Iaşi - Ungheni points.

The Upper Prut Euroregion, largely overlapping the upper basin of the River, encompasses the countries of Botoşani and Suceava (Romania), the districts (rajons) of Briceni, Edineţ, Râşcani, Glodeni, Floreşti and Ocniţa (Rep. of Moldova) and the Ukrainian regions of Cernăuţi and Ivano-Frankivsk. Despite a good cross-border co-operation potential, the frontier along the Pruth can be

crossed only by vehicles, in two points: Rădăuţi Prut - Lipcani and Stânca - Costeşti, other crossings cannot be opened because of the storage-lake at Stânca - Costeşti.

Extending on the territory of two and three states, the euroregions discussed in this paper are developed on the EU external frontier, including territories that belong to EU member-states (Romania as of January 1, 2007), and territories pertaining to the former Soviet republics (Republic of Moldova and Ukraine) situated on the eastern fringes (2007). As a result, tougher security measures should be implemented at the border, filtering the fluxes of people and materials heading towards the European Union.

The cohesion of these euroregions relies primarily on their ethnical element, which is compact or majority Romanian, the territories involved having been attached to the Soviet Union in the wake of the Soviet Ultimatum Note (June 28, 1940), the direct consequence of the Secret German-Soviet Non-aggression Treaty (Ribbentrop - Molotov). Both banks of the Prut being strongly populated, the settlement doublets act as relays linking the two settlement systems established against a common historical background.

However, the main link between the three euroregions occupying either side of the River is ethnical unity and settlement density. Romania's application for EU and NATO membership implied securing its eastern border and controlling migration fluxes. This turned the River Prut into an *axis of integration* underlain by the continuity of the ethnic and linguistic element and of habitation on each of its banks. On the other hand, the River has become also an *axis of fragmentation* imposed by Romania's obligations as NATO and EU member-state to ensure that the Union's border is a secure and stable one. Therefore, cross-border co-operation unfolds specifically on these lines.

Cross-border co-operation on the northern border within the context of Romania's accession to the Schengen Area

The ethnical structure of the population living close to the frontier-area, the cohesion and functionality of the local and regional settlement systems, as well as the cross-border co-operation euroregions are also discussed. The Schengen Aquis is part and parcel of the EU Community Aquis thoroughly accepted by Romania on April 25, 2005 on the occasion of its signing the EU Accession Treaty. As of January 1, 2007 this country has become a Community member with full rights. On June 28, 2007, Romania sent the Schengen Evaluation Working Group the Declaration of Preparedness in three domains: protection of personal data, police co-operation and vizas. On July 15, 2010 Romania's Schengen Evaluation Raport in matters of terrestrial borders was approved. The date for the country's accession to the Schengen Area was set for March, 2011. In view of the above, analyzing the particularities of Romania's eastern border (basically the future Schengen Area frontier), the euroregions and the existing cross-border co-operation framework, have acquired special importance.

The Romanian / Hungarian border

The Romanian / Hungarian state border was conventionally traced in line with the Trianon Peace Treary of June 4, 1920. In time, it has become the topic of long political controversies promoted by some representatives of the Hungarian government, and the Hungarian community from Transylvania. Based on historical

documents concerning the ethnical structure in the north-western Transylvanian counties, the author makes a brief overview of the situation, argumenting that the present border has been traced along the ethnical line that separates the Romanian bloc in Transylvania from the Hungarian one in the Tisza Plain. Three euroregions: (Carpatica, Bihor/Hajdu-Bihar and the Danube - Criş - Mureş - Tisza Euroregion), were set up on Romania's western frontier based on the system of settlement doublets.

Cross-border fluxes along the Romanian-Bulgarian sector of the Danube. Evolutions and characteristics

The Danube-lined Romanian-Bulgarian border represents an axis of discontinuity between two natural regions, each with its own distinct traits: in the north – the *Romanian Plain* that comes into contact with the Danube in a sector of floodplains and well-developed terraces, and in the south – the *Lugodorie Plateau*, a part of the Pre-Balkan Plateau, with altitudes between 200 and 400 m, gradually descending northwards down to 100 m near Ruse Town. Thus, since historical times a well-individualized natural border was established, due to the numerous tributaries that flow into the Danube in the hydrographical convergence area near Belgrade (the Drava, Tisza, Sava and Morava), which virtually doubles its flow; this border has always been difficult to cross, having a defensive function, too, except for some fords, shaped by a favourable relief, that gradually became transversal axes of circulation. These have favoured the individualization of some nuclei of human concentration, leading to the appearance of settlement doublets with local or regional polarization function: Calafat – Vidin, Rast – Lhom, Bechet – Oreahovo, Turnu Măgurele – Nikopol, Zimnicea – Sviştov, Giurgiu – Ruse, Olteniţa – Tutrakan and Călăraşi – Silistra.

The relatively closed frontier, the result of specific natural, historical and social conditions, is visible also in the dynamics of cross-border exchanges. The Danube sector of the Romanian-Bulgarian border area registers a relatively sudden variation of transversal fluxes, given that the populations of the two boundary zones are only partly homogeneous. This sudden variation is the consequence of the absence of a progressive mix of these populations and of a good communication infrastructure.

Worth mentioning in also historical stability, the lower sector of the Danube acting as a segregation axis since the Antiquity. "The Danube line" was marked by several Roman settlements: Ratiaria (downstream of Vidin), Oescus (Ghighen, where the Iskar River flows into the Danube), Novae (Sviştov), Durostorum (Silistra), Axiopolis (Cernavoda) and Carsium (Hârşova). There was also a Dacian Danube "line", older than the Roman one: Călăraşi (near the River Jiu), Sucidava-Oescus and Zimnicea – Novae (bridge ends).

During the 485 years of Ottoman domination, the main directions of cross-border fluxes passed through the settlement doublets of Giurgiu - Ruse (Ruschuk) and Turnu - Nikopol, turned into rayahs in order to better control trade and navigation on the Danube. In 1867, the Giurgiu - Bucharest railway, the second oldest line in Romania, was commissioned, which was of great strategic importance, it connecting the capital (Bucharest) with the biggest Romanian port at that time (Giurgiu). Beginning with the 19th century, the social-economic and cultural influence of Europe was being felt in the Danubian harbours.

After the Second World War, the Danube became an axis of attraction, industries being planted along it: chemistry at Vidin, Drobeta–Turnu Severin, Turnu Măgurele, Svištov and Giurgiu; thermo-electrical power plants at Galaţi and Ruse; integrated metallurgical complexes at Galaţi and Călăraşi; nuclear power stations at Kozlodui and Cernavodă. This engendered ecological problems, because of cross-border pollution carried by northeast and northwest winds, a situation that tensioned Romanian - Bulgarian relations several times.

Commercial fluxes were almost exclusively directed to Giurgiu - Ruse, two towns of national importance in the respective urban systems; moreover, in this area was also the only bridge that crossed the Danube in the frontier sector between the two countries.

In 1992, the Danube - Main - Rhine Canal connected the Danube with North-West Europe and the North Sea. The advantage could not be capitalized, firstly because of the embargo imposed on Yugoslavia, and secondly because of the damage made by American bombardments in Serbia, blocking navigation in the Novi-Sad area, and immensely prejudicing the economies of the two downstream countries (Romania and Bulgaria). Once navigation could be resumed, new prospects opened up to a revitalized Danube axis in general, and to the cross-border collaboration between Romania and Bulgaria, in particular.

Topographic particularities, preferential directions and the intensity of cross-border fluxes are the factors which individualize a cross-border area. The delimitation of the Romanian sector of this area depends on two essential elements: on the one hand, the absence of a population mix, which limits the width of cross-border zone; on the other hand, the preferential direction of transversal traffic axes widens border crossings around the settlement doublets, where traffic is at its height.

The newly formed euroregions in the Romanian Danube sector (*Danube 21* and *Giurgiu-Ruse*) are very important. Polarization nuclei of transversal fluxes are represented by the pair-towns of Calafat - Vidin, Bregovo – Negotin, Kula – Zaječar and Giurgiu – Ruse and also by the two bridges that cross the Danube in the Romanian-Bulgarian border sector.

That is why, we have highlighted the Romanian border space adjacent to the Romanian-Bulgarian frontier in the Danube sector, which is made up of all the territorial-administrative units coterminous to the Danube, with extensions inside the country in the vicinity of the main alignments of cross-border concentration fluxes (Calafat – Vidin and Giurgiu – Ruse): *Mehedinţi County:* Pristol, Gârla Mare and Salcia; *Dolj County:* Cetate, Maglavit, Calafat, Ciupercenii Noi, Desa, Poiana Mare, Piscu Vechi, Rast, Negoi, Bistreţ, Măceşu de Jos, Gighera, Ostroveni, Bechet, Călăraşi and Dăbuleni; *Teleorman County:* Islaz, Turnu Măgurele, Ciuperceni, Traian, Seaca, Suhaia, Zimnicea, Năsturelu and Pietroşani; *Giurgiu County:* Găujani, Vedea, Slobozia, Săneşti, Giurgiu, Frăteşti, Daia, Oinacu, Gostinu and Prundu; *Călăraşi County:* Chirnogi, Olteniţa, Spanţov, Chiselet, Dorobanţu, Ciocăneşti, Grădiştea, Cuza Vodă and Călăraşi.

The Romanian Sector of the Black Sea Continental Shelf

In the dispute between Romania and Ukraine concerning the Black Sea Continental Shelf, the International Court of Justice based in Hague ruled (on February 3, 2009) that 80% of the area should be attributed to Romania. It is the

largest territorial expansion of this country after World War II. The paper discusses the historical and geopolitical context of the dispute between the two countries, the geo-economic and geo-strategic location, as well as the role of Insula Şerpilor (Serpants' Island) for hydro-carbon extraction, commercial navigation and hydrocarbon transit, having in view the two big prospective EU projects (NABUCCO and AGRI) Romania is a party to.

General conclusions

Cross-border spaces are extremely sensitive and vulnerable, their identity being the outcome of the association of some specific ethnical, cultural, geographical, historical, economic, demographical and political factors. The intensification of cross-border fluxes as a result of urbanization and industrialization, unifies areas that were politically and economically divided in the past; euroregions are becoming increasingly actual territorial structures with their own traits, generated by cross-border fluxes, which in their turn generate globalization fluxes.

BIBLIOGRAFIE

Aelenei, V. (2010), *Consideraţii privind frontiera României cu Cehoslovacia în perioada interbelică*, în Analele Universităţii Creştine „Dimitrie Cantemir", Seria istorie, I, 1, p. 126-130.

Ancel, J. (1999), *Frontiere româneşti / Les frontières roumaines*, Edit. Domino, Piteşti (reeditare).

Aurescu, B. (2009). *Avanscena şi culisele Procesului de la Haga. Memoriile unui tânăr diplomat*, Monitorul Oficial, Bucureşti.

Aurescu, B., Dinescu, C., Dumitru, L. (coord.) (2009), *Delimitarea maritimă dintre România şi Ucraina la Curtea de la Haga*, Ministerul Afacerilor Externe, Edit. Academiei Române, Bucureşti.

Balogh, P. (1902), *A népfajok Magyarországon*, Budapest, p. 933-935.

Batvarov, M. (1998), *Les fonctions changeantes des frontières bulgares*, în Revue Géographique de l'Est, XXXVIII, 4, p. 151-157.

Bădescu, I., Dungaciu, D., colab. (1995), *Sociologia şi geopolitica frontierei*, I-II, Edit. Floarea Albastră, Bucureşti.

Bălteanu, D. (2012), *Strategia UE pentru Regiunea Dunării. Implicaţii pentru cercetarea geografică*, Terra, XLII (LXIII), 1-2, p. 7-10.

Bécart, A., Brodaty, S. (1998), *La coopération transfrontalière et le dévelopement local*, în Hommes et Terres du Nord, 1, p. 35-43.

Becatini, G. (1989), *Modelli locali di sviluppo*, Il Mulino, Bologna.

Bel, M. (1779), *Compendium Hungaricae Geographicum… notitias Hungaricae novae-historico geographice*, p. 214 (Bereg), p. 311 (Ugocea), p. 281 (Békés), p. 284 (Bihor), p. 259, 265, 313 (Maramureş).

Berinderi, I.-O., Pop, Gr.-P. (1972), *Judeţul Bihor*, Edit. Academiei RSR, Bucureşti.

Boar, N. (2005), *Regiunea transfrontalieră româno-ucraineană a Maramureşului*, Edit. Presa universitară Clujeană, Cluj-Napoca.

Boar, N., Cocean, P., Ciangă, N., Ilieş, M., Ilieş, G., Hodor, N., Şteliac, N., Popşa, D. (2002), *Regiunea transfrontalieră româno-ucraineană a Maramureşului. Hartă turistică la sc. 1 : 300.000*, Presa Universitară Clujeană, Cluj-Napoca.

Ciobanu, N. (2008), *Evoluţia geopolitică a frontierelor româneşti – trecut şi prezent*, Edit. Centrului Tehnic-Editorial al Armatei, Bucureşti

Csaplovics, J. V. (1821), *Archiv des Königreichs Ungarn*, Wien, p. 396-399.

Csaplovics, J. V. (1829), *Gemälde von Ungarn*, Petch, I, p. 204-205, p. 207.

Cucu, V., Vlăsceanu, Gh. (1991), *Insula Şerpilor*, Casa de Editură şi Presă Viaţa Românească, Bucureşti.

von Czörning, K. (1857), *Etnographie der Ostreichischen Monarchie*, Wien, I, p. 65, 67-68.

Deică, P. (1997), *Regiuni transfrontaliere sau euroregiuni*, în Comunicări de Geografie, III, p. 365-368.

Deică, P. (1999), *Preocupări geopolitice actuale ale geografilor maghiari*, în Revista Română de Geografie Politică, I, 1, Oradea, p. 36-43.

Deică, P. (2000), *Sensul geopolitic al Bazinului Carpatic*, în Comunicări de Geografie, III, Edit. Universităţii Bucureşti, p. 371-376.

Deică, P. (2004), *Binomul geopolitic România – Marea Neagră*, în Geopolitica. Revistă de Geografie Politică, Geopolitică şi Geostrategie, II, 6, Edit. Top Form, p. 34-36.

Deică, P., Alexandrescu, Valeria (1995), *Transfrontaliers in Europe. The Carpathian Euroregion*, în Revue Roumaine de Géographie, 39, p. 3-12.
Dobraca, L. (1997), *Cross-border relations in the Giurgiu-Ruse Danube sector. Geographical remarks*, în Revue Roumaine de Géographie, 41, p. 57-67.
Drugescu, C. (1994), *Zoogeografia României,* Edit. All, Bucureşti.
Engel, C., Rogers, J.-H. (1996), *How Wide is the border ?*, în American Economic Review, 86 (5), p. 1112-1125.
Erdeli, G., Braghină, C. (1994 – 1995), *Efectele crizei economice din ţările aflate în tranziţie asupra forţei de muncă – cu privire specială asupra României,* în Terra, anul XXVI – XXVII (XLVI – XLVII), Bucureşti.
Erdeli, G., Cândea, Melinda, Braghină, C., Costachie, S., Zamfir, Daniela (1999), *Dicţionar de geografie umană*, Edit. Corint, Bucureşti.
Etykowitz, H. (2002), *The Triple Helix of University - Industry - Government. Implications for Policy and Evaluation*, Institutet for studier av ut bidning ochforskning, Stockholm.
Fényes, E. (1842), *Magyarország statisztikája*, Pest, I, p. 60, 63-64, 76.
Ficker, A. (1860), *Bevölkerung der Osterreichischen Monarchie*, Gotha, p. 43-44.
Filipaşcu, Al. (1940), *Istoria Maramureşului*, Tipografia ziarului „Universul", Bucureşti.
Floricel, Gh., Vasiliade, M., Năstase G. (1998), *Coridorul de transport euroasiatic prin Marea Neagră. Drumul mătăsii în secolul XXI*, Edit. Economică, Bucureşti.
Fourcher, M. (coord.) (1999), *Géopolitique du Danube*, Edit. Ellipses, Paris.
Foucher M. (2000), *La République Européenne*, Belin, Paris (în rom. *Republica Europeană*, Edit. Mirton, Timişoara, 2002).
Gaunard, M.-F. (1998), *La recomposition territoriale des zones frontalières en Pologne par la mise en place d'Eurorégions*, în Bulletin de l'Association de Géographes Français, 76, 4, p. 429-442.
Geacu, S., Dumitraşcu, Monica, Maxim, I. (2012), *The evolution of the natural protected areas network in Romania*, în Revue Roumaine de Géographie, 56, 1, Bucureşti, p. 33-41.
Gonin, P. (1994), *Régions frontalières et dévelopement endogène: de nouveaux territoires en construction au sein de l'Union Européenne*, în Hommes et Terres du Nord, 2-3, p. 61-70.
Grünwald, B. (1876), *Közigazgatásunk és a szabadság*, Budapest, p. 7.
Gottlieb Windisch, K. (1780), *Geografie des Königreichs Ungarn*, Pressburg, II, p. 221 (Banatul Timişan), p. 137, 143 (Ugocea), p. 148 (Szabolcs), p. 148, 188, 199 (Békés), p. 213 (Csanád).
Guth, M. (2004), *Innovation, social inclusion and coherent regional development. A new diamond for socially inclusive policy in regions*, Discussion paper on the Conference on Territorial Cohesion, Galway.
Guran, Liliana, Nancu, Daniela, Săgeată, R., Dobre, Silvia (2002), *Socio-economic potential of the Romanian-Bulgarian border space. Topical geographical consideration*, în Forum Geografic. Studii şi Cercetări de Geografie şi Protecţie a Mediului, I, 1, Edit. Universitaria, Craiova, p. 122-132.
Guţuţui V., Miron V. (2006), *Armonizarea politicilor de gestionare a resurselor naturale şi patrimoniului cultural pentru încurajarea turismului transfrontalier în cadrul parteneriatului UE Republica Moldova*, docs.moldova.org
Heuberger, Valeria, Jordan, P., Kahl, Th., Lozovanu, D. (2010), *Ethnisches Bewusstsein in der Republik Moldau in Jahr 2004 (Ethnic Consciousness in the*

Republic of Moldova in 2004), în *Atlas Ost- und Südosteuropa / Atlas of Eastern and Southeastern Europe*, 2.10 – MD1, Österreichischen Akademie den Wissenchaften, Wien.
Heufler, L. (1854-1856), *Ostereich und seine Kronländer*, Wien, III, p. 17-19, p. 92.
Hoerner, J. M. (1996), *Geopolitique des territoires, de l'espace appropié à la suprematie des Etats-Nations*, Presses Universitaires de Perpignan, Perpignan, p. 189-215.
Hunfalvyi, P. (1876), *Magyaroszág etnográphiája*, Budapest, p. 415.
Iacob, Gh. (1959), *Oraşul Giurgiu. Observaţii fizico- şi economico-geografice*, în Probleme de Geografie, VI, Edit. Academiei Române, p. 239-251.
Iacob, Gh. (1994-1995), *The evolution of the Maramureş ethnic structure of population*, în Analele Ştiinţifice ale Universităţii „Al. I. Cuza", Geografie, XL-XLI, s. II c., Iaşi, p. 213-218.
Iacob, Gh. (1997), *Consideraţii geo-istorice şi politice privind prezenţa românilor în teritoriul fostului imperiu rus (ţarist şi sovietic)*, în Buletin Geografic, I, 1, Bucureşti, p. 13-22.
Ianoş, I. (1994), *Trente ans de dynamique urbaine en Roumanie: entre homo-généisation et individualisation régionale*, în L'Espace Géographique, XXIII, 4, p. 350-360.
Ianoş, I. (1998), *Restructurarea economică şi fenomenul de migraţie în România,* în Revista geografică, V, Institutul de Geografie, Academia Română, Bucureşti.
Ianoş, I. (2000), *Sisteme teritoriale,* Edit. Tehnică, Bucureşti.
Ianoş, I., Tălângă, C. (1994), *Oraşul şi sistemul urban românesc în condiţiile economiei de piaţă*, Institutul de Geografie, Academia Română, Bucureşti.
Iaţu, C. (2002), *La géographie du chômage en Roumanie post communsite*, în vol. Moldova. Populaţia, forţa de muncă şi aşezările umane în tranziţie, coord. Ungureanu Al., Groza O., Muntele I., Edit. Corson, Iaşi.
ICPDR, (2011), *Djerdap National Park: standing at the banks of history*, în Danube Watch 1/2011, http://www.icpdr.org/main/publications/djerdap-national-park-standing-banks-history
Ilieş, Al. (2003), *România între milenii. Frontiere, areale frontaliere şi cooperare transfrontalieră*, Edit. Universităţii din Oradea, Oradea.
Ilieş, Al. (2004), *România. Euroregiuni*, Edit. Universităţii din Oradea, Oradea.
Kalmustskaia, Eleonora (2004), *Les relations socio-économiques et démographiques dans la région-frontière de Tchernovtsy*, în Geographica Timisensis, XIII, 2, p. 109-113.
Kautz, G. (1855), *Az ausztriai birodalom statisztikája*, Pest, p. 21, 75, 78-79, 80.
Kelemen, S. (1946), *Az erdélyi helyzet (Situaţia din Ardeal)*, Budapest, p. 12-13.
Keleti, K. (1873), *Skizze der Landeskunde Ungarns*, Budapest, p. 77-78.
Kiepert, H. (1869), *Völker und Sprachen Carte von Östereich und den Unter-Donau Ländern*, Berlin bei Reiner.
Kiss, M. L. (1915), *A magyar nylvatàr*, Földr. Közl, p. 443-451.
Kiss, M. L. (1918), *Az olàh nyelvhatàr*, Földr. Közl., p. 115-119.
Kocsis, K., Kicošev, S. (2004), *Ethnic map of present territory of Vojvodina*, Hungarian Academy of Sciences, Institute of Minority Studies, Budapest.
Korabinsky, J. M. (1786), *Geographisches historisches unprodukten Lexicon von Ungarn*, Presburg, p. 41, 57, 70, 90, 108, 274, 535, 643, 652, 715, 823.
Láng, L., Jekkelfalusy, I. (1884), *Magyarország népességi statisztikája*, Budapest, p. 126.

Lehrer, M. G. (1944), *Ardealul pământ românesc (Problema Ardealului văzută de un american)*, Bucureşti.
Lozovanu, D. (2008), *Populaţia românească din Peninsula Balcanică, Studiu uman şi geografic*, Iaşi (rezumatul tezei de doctorat).
Lundvall, B.-A. (edt.) (1992), *National Systems of innovation: Towards a Theory of Innovation and Interactive Learning*, London.
Macura Biljana, Bojovic Dragana, Petric Ivana, Cosic Nada, Tadic M., Jaric I., Knezevic Jelena, Jovanka Spiric, Jaric M., (2010), *Local Communities and Management of Protected Areas in Serbia*, FP7 CEECEC project http:// www.ceecec.net/
Magda, P. (1834), *Neuste statistich-geograpische Beschreibung des Königreichs Ungarn, Croatien, Slavonien, und der ungarischen Militär-Grenze*, Leipzig, II, p. 46-47, 50, 409, 421, 430.
Manciulea, Şt. (1938), *Frontiera politică şi etnică româno-maghiară*, Tipografia ziarului Universul, Bucureşti, p. 31-34.
Manea Gabriela, (2003), *Naturalitate şi antropizare în Parcul Natural „Porţile de Fier"*, Editura Universităţii din Bucureşti.
Marshall, A. (1919), *Principles of Economics*, Macmillan, London.
Mehedinţi, S. (1893), *Insula Şerpilor. O scrisoare pe care la 134 d.Chr Arian, guvernatorul Bythiniei, o adresează împăratului Adrian*, în BSRRG, XV, 1894, Bucureşti.
Mereuţă, Cristina (2005), *Ţintele Lisabona – unde suntem?,* Forţa de muncă. Buletin de informare, decembrie, Ministerul Solidarităţii Sociale şi Familiei, Direcţia Politici Forţă de Muncă, Bucureşti.
Mihăescu, Constanţa (2001), *Populaţie şi ocupare. Trecut, Prezent. Viitor*, Edit. Economica, Bucureşti.
Moruzi, Otilia (2004), *Eurorégion du Prut Supérieure: Instrument moderne de coopération transfrontalière*, în *Geographica Timisensis*, XIII, 2, p. 103-108.
Neagoe, S. (edt.) (1992), *Bătălia pentru Bucovina*, Edit. Helicon, Timişoara.
Nedea, Marcela (2004), *Portul Constanţa – placă turnantă a transporturilor europene şi euro-asiatice*, în GeoPolitica. Revistă de Geografie Politică, Geopolitică şi Geostrategie, 6, Edit. Top Form, p. 167-174.
Nedea, Marcela (2005-a), *Un model de integrare europeană: sistemul de euroregiuni de la graniţa estică a Germaniei,* în Geopolitica. Revistă de Geografie Politică, Geopolitică şi Geostrategie, III, 13, Edit. Top Form, Bucureşti, p. 75-82.
Nedea, Marcela (2005-b), *Axa navigabilă Dunăre-Main-Rhin şi importanţa sa în geopolitica Bazinului Pontic*, în Geopolitica. Revistă de Geografie Politică, Geopolitică şi Geostrategie, III, 14-15, Edit. Top Form, p. 249-254.
Neguţ, S. (1998), *Les eurorégions*, în Revue Roumaine de Géographie, 42, p. 75-85.
Neguţ, S., Cucu, V., Vlad, L.-B. (2004), *Geopolitica României*, Edit. Transversal, Târgovişte.
Nelson, R.-R. (edt.) (1993), *National Systems of Innovation: A Comparative Analysis*, Oxford.
Nistor, I. (1991), *Istoria Bucovinei*, Edit. Humanitas, Bucureşti.
Nistor, I. (1992), *Bătălia pentru Bucovina*, Edit. Helicon, Timişoara.
Oprescu, Gh. (2001), *Piaţa muncii. Teorii. Politici. Tranziţia în România*, Edit. Expert, Bucureşti.

Pădurean, D. (2004), *Insula Şerpilor şi implicaţiile statutului său juridic asupra intereselor geostrategice ale României în Marea Neagră*, Edit. Muntenia, Constanţa.
Piore, M., Sabel, C. (1984), *The Second Industrial Divide: Possibilities for Prosperity*, Basic Books, New York.
Popa, N. (2001), *Racines des évolutions transfrontalières en Europe centrale*, în Geographica Timisensis, X, Timişoara, p. 55-65.
Popescu, G. (2003), *Economie euroregională. Euroregiunea Giurgiu-Ruse de la sărăcie la dezvoltare economică. Studii şi cercetări*, Edit. ASE, Bucureşti.
Popa, N. (2004), *Frontières et régions transfrontalières en Roumanie: entre territoires, cultures et fonctions*, în Geographica Timisensis, XIII, 2, p. 79-102.
Popescu, G. (2000), *Zonele transfrontaliere*, în Terra, XXX (L), 1, p. 91-92.
Popescu, I. (2004-a), *Românii din Ucraina – partea I*, în Dacoromania, 18, p. 1-26.
Popescu, I. (2004-b), *Românii din raionul Herţa (Ţinutul Istoric Herţa)*, în Dacoromania, 17, p. 12-15.
Popescu, D., Năstase, A., Coman, F. (1994), *Drept internaţional public*, Casa de editură şi presă Şansa, Bucureşti.
Popescu, Claudia (coord.) (2003), *Disparităţi regionale în dezvoltarea economico-socială a României,* Edit. Meteor Press, Bucureşti.
Popescu, Claudia (coord.) (2003), *Zonele miniere defavorizate. Abordare geografică,* Edit. ASE, Bucureşti.
Popp, N. (1942), *Românii din Basarabia şi Transnistria*, în Revista Societăţii Regale Române de Geografie, LX, 1941, Bucureşti şi în Geopolitica, Edit. Glasul Bucovinei, Iaşi, 1994.
Popp, N. (1988), *Bazinul Dunării. Natură şi om*, Edit. Litera, Bucureşti.
Porter, M. (1998), *Clusters and the New Economics of Competition*, Harvard Business Review, Boston.
Posea, Gr., Popescu, N., Ielenicz, M. (1974), *Relieful României,* Edit. Ştiinţifică, Bucureşti.
Prasch, V. (1853), *Handbuch der Statistik des Ostreichischen Kaiserftrates*, Brün, p. 8, 78-79.
Rechnitzer, J. (edt.) (2009), *The Danube in the Hungarian regional development*, Ministry for National Development and Economy, Hungarian Academy of Sciences, Budapest.
Reynauld, A. (1981), *Société, espace et justice,* Presses Universitaires de France, Paris.
Rieser H.-H., *Dezvoltarea economică în Euro-regiunea Dunăre-Criş-Mureş-Tisa. La ce ne putem aştepta şi ce este de facut*, Friedrich-Ebert-Stiftung, www.fes.ro
Roşcovan M. (2003), *Cooperarea transfrontalieră a Republicii Moldova cu România şi Ucraina,* www.ipp.md/public/files/Publicatii
Rougier, H. (1999), *De la notion de région à celle d'eurorégion*, în Bulletin de l'Association de Géographes Français, 4, p. 394-396.
Rus, D. (1997), *Teritorii locuite de români din afara graniţelor ţării*, Edit. Sigma Plus, Deva.
Saez, G., Leresche, J. P., Bassand, M. (1997), *Gouvernance métropolitaine et transfrontalière, Action publique territoriale*, Edit. L'Harmattan, Paris.
Sandu, D. (2003), *România rurală de azi: ocupare neagricolă şi navetism,* Bucureşti.

Savey, Suzanne (1994), *Régions frontalières, régions transfrontalières et/ou pionnieres*, în Bulletin de la Société Languedocienne de Géographie, 28, 1-2, p. 227-235.
Saxenian, A.-J. (1994), *Regional Advatage: Culture and Competiton in Silicon Valley and Route 128*, Harvard University Press.
Săgeată, R. (2001), *Graniţa de nord-vest a României şi argumentele trasării sale*, în Geographica Timisensis, X, Timişoara, p. 119-127.
Săgeată, R. (2002), *Cross-border cooperation structures. Giurgiu-Ruse Euroregion*, Forum Geografic. Studii şi Cercetări de Geografie şi Protecţie a Mediului, Edit. Universitaria, Craiova, p. 140-149.
Săgeată, R. (2003), *The State Frontiers of Romania – between International Treaties and Diktat*, în vol. *Europe between Millenniums. Political Geography Studies*, UIG, Edit. Universităţii din Oradea, Oradea, p. 171-178.
Săgeată, R. (2004-a), *The Role of the Doublet Settlements in the Euro-regions Structure – A Case Study: The Romanian-Bulgarian border Space in the Danube Sector*, Poland and Romania Enlargement of European Union and NATO, UIG, Edit. Carta Blanca, Warsaw, p. 125-131.
Săgeată, R. (2004-b), *Modele de regionare politico-administrativă*, Edit. Top Form, Bucureşti, 160 p.
Săgeată, R. (coord.) (2004), *Soluţii de optimizare a organizării administrativ-teritoriale a României în perspectiva aderării la Uniunea Europeană*, Edit. Ars Docendi, Bucureşti.
Săgeată, R. (2004-2005), *Sisteme de aşezări umane şi cooperare transfrontalieră în bazinul Prutului*, în Studii şi Cercetări de Geografie, LI-LII, p. 65-78.
Săgeată, R. (2005), *Zonele transfrontaliere şi euroregiunile în procesul globalizării*, GeoPolitica. Revistă de Geografie Politică, Geopolitică şi Geostrategie,, III, 13, Edit. Top Form, Bucureşti, p. 67-74.
Săgeată, R. (2006-a), *Graniţa româno-română. Recurs la memorie*, în GeoPolitica. Revistă de Geografie Politică, Geopolitică şi Geostrategie, IV, 16-17, p. 165-172.
Săgeată, R. (2006-b), *Deciziile politico-administrative şi organizarea teritoriului. Studiu geografic cu aplicare la teritoriul României*, Edit. Universităţii Naţionale de Apărare Carol I & Top Form, Bucureşti.
Săgeată, R. (2008), *Regiunile Europei. Metodologie de analiză regională*, Edit. Fundaţiei „România de Mâine", Bucureşti.
Săgeată, R. (2009-a), *Globalizare culturală şi cultură globală. Global şi local în geografia culturală*, Edit. Universitară, Bucureşti.
Săgeată, R. (2009-b), *Romania. A Geopolitical Outline*, în vol. Am östlichen Rand der Europäischen Union, Potsdamer Geographische Forschungen, 28, Universität Potsdam, p. 45-58.
Săgeată, R. (2010-a), *Regional Development in Romania. Geographical Studies*, Edit. Universităţii „Lucian Blaga", Sibiu.
Săgeată, R. (2010-b), *Evoluţia frontierei etnice şi politice româno-maghiare*, în Analele Asociaţiei Profesionale a Geografilor din România, I, 1, Edit. Universitară, Bucureşti, p. 55-65.
Săgeată, R., Săgeată, Marcela (2010), *Sectorul românesc al platoului continental al Mării Negre. Consideraţii geopolitice*, în Geopontica. Geography Studies and Research, 1, p. 99-108.

Săgeată, R. (2011-a), *Cross-Border Co-operation Euro-regions at the European Union Eastern Border within the Context of Romania's Accession to the Schengen Area*, în Geographica Pannonica, 15, 4, p. 127-135.
Săgeată, R. (2011-b), *Frontiera de nord în contextul aderării României la spaţiul Schengen*, în GeoPolitica, Revistă de Geografie Politică, Geopolitică şi Geostrategie, IX, 41-42, Edit. Top Form, Asociaţia de Geopolitică „Ion Conea", p. 197-208.
Săgeată, R. (2011-c), *Romania – A future regional energy hub, în Revista Română de Geografie Politică / Romanian Rewiev on Political Geography*, XIII, 2, Edit. Universităţii din Oradea, Oradea, p. 229-236.
Săgeată, R. (2012), *River and Sea Transports in Romania in the European Union Strategy for the Danube Region Perspective*, în Revue Roumaine de Géographie / Romanian Journal of Geography, 56, 2, p. 157-166.
Săgeată, R. (2013), *Industry – An urban developer. Case-study: Iron and Steel Industry in Romania*, în Transylvanian Review of Administrative Studies, no. 39 E/2013, p. 160-179.
Săgeată, R., Baroiu, Dr. (2004), *Graniţele de stat ale României între tratatele internaţionale şi dictatele de forţă / Les frontières d'etat de la Roumanie entre les traités internationaux et les diktats de force*, Edit. Princeps Edit, Iaşi.
Săgeată, R., Dumitrescu, B., Damian, N. (2010), *Cross-Border Cooperation in the Danube-Lined Romanian/Bulgarian Border Space. Geographical Considerations*, în Geographica Pannonica, 14, 2, p. 67-75.
Săgeată, R., Persu Mihaela (2013), *Cross-border cooperation euroregions at the Romanian Danube border space*, în Revue Roumaine de Géographie / Romanian Journal of Geography, vol. 57, nr. 2, p. 129-138.
Schwartner, M. (1798), *Statistik des Königreichs Ungarn*, Pest, p. 86, 89.
Seguy, R. (1998), *L'Eurorégion, un espace économique en construction?* în Hommes et Terres du Nord, 1, p. 171-175.
Seişanu, R. (2000), *România. Atlas istoric, geopolitic, etnografic şi economic*, Edit. Asociaţiei Române pentru Educaţie Democratică, Bucureşti.
Serebrian, O. (2006), *Geopolitica spaţiului pontic*, Edit. Cartier, Chişinău.
Simileanu, V., Săgeată, R. (2009), *Geopolitica României*, Edit. Top Form, Bucureşti.
Sochircă, V, Mâtcu, M. (2001), *Geografia umană a Republicii Moldova*, Edit. Arc, Chişinău.
Simion, Maria (2000), *Potenţialul uman al României. Repartiţia teritorială şi perspective la începutul secolului XXI,* Institutul Naţional de Cercetări Economice, Bucureşti.
Stamate, Gr. (1997), *Frontiera de stat a României,* Edit. Militară, Bucureşti.
Stricker, W. (1847), *Ungarn und Siebenbürgen*, Frankfurt am Main, p. 45-46.
Suciu, Cristina (1992), *Dezechilibrul dintre cererea şi oferta de muncă şi modalităţi de atenuare a acestuia*, în vol. *Dezechilibre macroeconomice în perioada de tranziţie şi modalităţi de atenuare a acestora*, coord. Albu, L., Institutul Naţional de Cercetări Economice, Institutul de Cercetare a Relaţiilor Interramuri şi a Structurilor Industriale, Bucureşti.
Szàsz, K. (1865), *Magyarorszàg földeirása*, Pest, p. 27.
Szenczei, L. (1946), *Magyar-román kérdés* (Chestiunea ungaro-română), Budapest, p. 161.

Tălângă, C. (2000), *Transporturile şi sistemele de aşezări din România*, Edit. Tehnică, Bucureşti.
Tălângă, C., Braghină, C. (2000), *Consideraţii privind evoluţia funcţională a oraşelor-porturi dunărene*, în Terra, XXX (L), 2, p. 87-89.
Ujvári, I. (1972), *Geografia apelor României*, Edit. Ştiinţifică, Bucureşti.
Ungureanu, Al., Groza, O., Muntele, I. (2002), *Moldova. Populaţia, forţa de muncă şi aşezările umane în tranziţie*, Edit. Corson, Iaşi.
Vályi, A. (1796), *Magyaroszágnak leirása*, Buda, vol. I, p. 15, 142, 153, 462; vol. II, p. 346; vol. III, p. 80, 117, 213, 300, 616, 628.
Varga, E-Á (1999), *Recensăminte ale populaţiei pe teritoriul Transilvaniei, în Studia censualia Transilvanica*, coord. T. Rotariu, Edit Staff, Bucureşti, p. 693-712 şi pe www.kia.hu/konyvtar/erdely/studrom.htm
Vlăsceanu, Gh., Ianoş, I. (1998), *Oraşele României. Mică enciclopedie*, Casa Editorială Odeon, Bucureşti.
Waack, C. (1996), *Russe und Giurgiu – Nachbarstaedte an der Donau*, în Europa Regional, 3, p. 1-12.
Wackermann, G. (1990), *Les échanges interculturels dans les espaces transfrontaliers*, în *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, 5, p. 347-355.
Wackermann, G. (1991), *Sociétés et aménagements face aux disparités transfrontalières*, în *Revue Géographique de l'Est*, XXXI, 2, p. 89-98.
Wackermann, G., Rey, Violette, Aquatias, Christine (1997), *Mutations en Europe Médiane. Des espaces frontaliers aux espaces transfrontaliers*, Paris, p. 181-208.
* * * (1983), *Geografia României*, I, *Geografia fizică*, Editura Academiei, Bucureşti.
* * * (1991), *Pactul Ribbentrop-Molotov şi consecinţele lui pentru Basarabia*, Edit. Universitas, Chişinău.
* * * (1992-1993), *Spaţiul istoric şi etnic românesc*, I – III, Edit. Militară, Bucureşti.
* * * (1996), *România. Atlas istorico-geografic*, Edit. Academiei Române, Bucureşti.
* * * (2002), *Romania*. *The Environment and the Electric Transportation Network*. *Geographical Atlas,* Editura Academiei Romane, Bucuresti.
* * * (2003), *Programul Economic de Preaderare,* Guvernul României, Bucureşti.
* * * (2003, 2004, 2005, 2006), *Planul Naţional de Formare Profesională,* ANOFM.
* * * (2005-a), *Marea Neagră. Confluenţe geopolitice*, în Geopolitica. Revistă de Geografie Politică, Geopolitică şi Geostrategie, III, 14-15, Edit. Top Form, Bucureşti.
* * * (2005-b), *Memorandumul Comun în Domeniul Incluziunii Sociale în România,* 2005, Ministerul Muncii Solidaritaăţii Sociale şi Familiei, Bucureşti.
* * * (2005-c), *România. Spaţiu, Societate, Mediu*, Editura Academiei Române, Bucureşti.
* * * (2005-d), *Geografia României*, V, *Câmpia Română, Dunărea, Podişul Dobrogei, Litoralul românesc al Mării Negre şi Platforma Continentală*, Edit. Academiei Române, Bucureşti.
* * * (2006-a), *Cadru regional strategic de dezvoltare 2007-2013 al Regiunii de Dezvoltare Nord-Vest Transilvania de Nord*.
* * * (2006-b), *Planul de Dezvoltare Regională pentru Regiunea Vest 2007 – 2013***,** Agenţia pentru Dezvoltare Regională "Vest".
* * * (2006-c), *Disparităţile regionale la orizontul anului 2008,* Comisia Naţională de Prognoză, Bucureşti.

* * * (2006-d), *Programul Operaţional Sectorial. Dezvoltarea resurselor umane 2007 – 2013,* Ministerul Muncii, Solidarităţii Sociale şi Familiei, Bucureşti.
* * * (2006-e), *Romania. Space, Society, Environment*, Edit. Academiei Române, Bucureşti.
* * * (2006-f), *Liberalizarea pieţei muncii din România. Oportunităţi şi riscuri. Studiu de impact,* Departamentul pentru Muncă în Străinătate, Oficiul pentru Migraţia Forţei de Muncă, Facultatea de Ştiinţe Politice şi Ştiinţe ale Comunicării, Universitatea din Oradea.
* * * (2006-g), *Romania. Space, Society, Environment*, The Publishing House of the Romanian Academy, Bucharest.
* * * (2007), *România. Atlas istorico-geografic,* Academia Română, Institutul de Geografie, ediţia a II-a revizuită şi adăugită, Editura Academiei Române.
* * * (2009), *Dezmembrarea Maramureşului istoric: decizii politice şi consemnări în mărturii contemporane (1919-1923)*, editor C. Ţineghe, http://www. probasarabiasibucovina.ro/ Carti/DezmembrareaMaramuresuluiIstoric.
* * * (2010), *Bulgaria. Ghid turistic*, Media Publishing Group, Varna.
* * * (2011-a), *Strategia UE pentru regiunea Dunării. Eforturi în abordarea provocărilor comune*, Panorama inforegio, 37.
* * * (2011-b), *Planul de Management al Parcului Natural Porţile de Fier*, Administraţia Parcului Natural Porţile de Fier - Regia Naţională a Pădurilor Romsilva - R.A.
* * * (2011-2013), SEE - BioREGIO Carpathians, http://www.bioregio-carpathians. eu/about-bioregio.html
* * * (2012-a)*, Dezvoltarea rurală transfrontalieră, o şansă pentru viitor,* www.giurgiu-ruse.ro
* * * (2012-b)*, Strategia de dezvoltare a judeţului Giurgiu pentru perioada 2008-2013*, www.cjgiurgiu.ro
* * * *România. Planul Naţional de Dezvoltare 2000 – 2002*, Agenţia Naţională pentru Dezvoltare Regională, Bucureşti.
* * * *România. Planul Naţional de Dezvoltare 2002 – 2005*, Agenţia Naţională pentru Dezvoltare Regională, Bucureşti.
* * * *România. Planul Naţional de Dezvoltare 2004 – 2006*, Agenţia Naţională pentru Dezvoltare Regională, Bucureşti.
* * * *România. Planul Naţional de Dezvoltare 2007 – 2013*, Agenţia Naţională pentru Dezvoltare Regională, Bucureşti.
* * * *Studiu de fundamentare a Planurilor de Amenajare a Teritoriului Zonal Regional – PATZR – pentru regiunile 1–8*. Evaluarea componentelor mediului, a riscurilor şi hazardelor naturale şi tehnologice şi caracterizarea economico-geografică pentru regiunile de dezvoltare 1–8, Institutul de Geografie, Academia Română, INCD „Urbanproiect" Bucureşti.
http://www.insulaserpilor.info
http://www.emplonet.ro/wp-content/uploads/2012/03/Balanta-fortei-de-munca.pdf
http://www.istoria.md/articol/146/Pactul_Ribbentrop_Molotoc,_Nota ultimativa
http://www.muzeulbucovinei.ro/istoria-bucovinei.
http://romanianationalista.blogspot.com/2008/10/ucraina-rutenii-din-transcarpatia-vor. html.
http://ro.wikipedia.org/wiki/
http://www.zelea-codreanu.com/to%20root%20dupa%20aranj%20headings/r_ Istorie,%20 Istorie_Nationalista.

http://www.bioregio-carpathians.eu
http://www.europarc.org
http://www.npdjerdap.org/en
http://www.pnportiledefier.ro/proiecte.html
http://cormoran.portiledefier.ro/despre-proiect/

LISTA FIGURILOR

Numărul figurii	Denumirea figurii	Pagina
Cap. I. **Cadrul conceptual**		
1	Aşezări dublete şi axe de cooperare transfrontalieră la frontiera germano-poloneză	
2	Axa navigabilă transeuropeană Dunăre – Main – Rhin	
3	Euroregiunile de cooperare transfrontalieră din Bazinul inferior al Dunării	
4	Caracteristici ale forţei de muncă în spaţiul frontalier românesc	
Cap. II. **Axele de convergenţă transfrontalieră şi sistemul de euroregiuni de la frontiera de est a României**		
5	Pierderile teritoriale ale României la frontiera de est în anul 1940	
6	Aşezările dublete şi axele de dezvoltare transfrontalieră de-a lungul frontierei dintre România şi Republica Moldova	
7	Rolul aşezărilor dublete în structurarea euroregiunilor de cooperare transfrontalieră	
8	Euroregiunea Dunărea de Jos	
9	Mărimea demografică a localităţilor din sectorul românesc al Euroregiunii Dunărea de Jos	
10	Densitatea populaţiei în sectorul românesc al Euroregiunii Dunărea de Jos	
11	Natalitatea în sectorul românesc al Euroregiunii Dunărea de Jos	
12	Mortalitatea în sectorul românesc al Euroregiunii Dunărea de Jos	
13	Sporul natural în sectorul românesc al Euroregiunii Dunărea de Jos	
14	Populaţia plecată (2011)	
15	Populaţia sosită (2011)	
16	Sporul migratoriu (2011)	
17	Sporul total al populaţiei (2011)	
18	Dunărea la Galaţi (foto)	
19	Impactul Combinatului Siderurgic în zonarea funcţională urbană a municipiului Galaţi	
20	Galaţi. Zone favorizate şi zone defavorizate în intravilan	
21	Euroregiunea Siret - Prut - Nistru	
22	Chişinău – cel mai mare oraş din Euroregiunea Siret - Prut - Nistru (foto)	
23	Tiraspol (foto)	
24	Mărimea demografică şi densitatea populaţiei (2011)	
25	Bilanţul natural al populaţiei (2011)	
26	Bilanţul migratoriu al populaţiei (2011)	
27	Bilanţul total al populaţiei (2011)	
28	Euroregiunea Prutul Superior	
29	Repartiţia totală a populaţiei (2011)	
30	Densitatea populaţiei (2011)	
31	Natalitatea (2011)	
32	Mortalitatea (2011)	
33	Sporul natural (2011)	
34	Populaţia sosită (2011)	
35	Populaţia plecată (2011)	
36	Sporul migratoriu (2011)	
37	Bilanţul demografic total (2011)	
38	Zona metropolitană Iaşi	
39	Zona metropolitană Galaţi - Brăila	
40	Limita dintre sectoarele fluvial şi terestru al frontierei româno-ucrainene la Valea Vişeului (vedere de pe malul ucrainean al Tisei) (foto)	
41	Centre de convergenţă şi conexiuni transfrontaliere la frontiera de nord a României	
42	Populaţia şi aşezările regiunii transfrontaliere a Maramureşului (2011)	
43	Ruinele podului de la Teceu Mic – Teceu (Tiacev) (stânga) şi Podul istoric de la Sighetu Marmaţiei – Solotvino (dreapta) (foto)	
44	Elemente ale identităţii româneşti la Biserica Albă (Bila Ţerkva): stânga –	

statuia lui Mihai Eminescu; dreapta – şcoala cu predare în limba română (foto)
45 Structura etnică a Bucovinei: stânga – Harta etnică a Bucovinei la recensământul din 1910; dreapta – Continuitatea elementului etnic românesc în nordul Bucovinei şi Ţinutul Herţei
46 Localităţile de la frontiera de nord a României
47 Potenţialul demografic
48 Distribuţia şi structura salariaţilor la nivelul economiei (2011)
49 Infrastructura de transport (2011)
50 Turismul (2011)
51 Maramureş. Elemente de potenţial turistic antropic: stânga – Cimitirul vesel de la Săpânţa; dreapta – biserica de lemn de la Bârsana (foto)
52 Euroregiunea Carpatică (la 1 ian. 2006)
Cap. IV – **Vectorii şi euroregiunile de cooperare transfrontalieră de la frontiera de vest a României**
53 Variante pentru trasarea frontierei româno-maghiare propuse la Trianon (1920)
54 Poziţia geografică a Euroregiunii Bihor – Hajdú Bihar
55 Structura spaţială a Euroregiunii Bihor – Hajdú Bihar
56 Crişul Repede la Oradea (foto)
57 Rezervaţiile naturale în judeţul Bihor
58 Obiectivele turistice în judeţul Bihor
59 Numărul locurilor de cazare în judeţul Bihor
60 Euroregiunea Bihor – Hajdú Bihar. Structura pe medii de rezidenţă
61 Repartiţia populaţiei şi a densităţii la nivel de unităţi administrative în Euroregiunea Bihor – Hajdú Bihar
62 Sporul natural al populaţiei (1990-2001)
63 Sporul natural al populaţiei (2011)
64 Dinamica populaţiei la nivel de localitate (1990-2001)
65 Dinamica populaţiei la nivel de localitate (2001-2011)
66 Structura etnică a populaţiei în Euroregiunea Bihor – Hajdú Bihar
67 Dispunerea teritorială a etniei rrome în Euroregiunea Bihor – Hajdú Bihar (2011)
68 Structura etnică a câtorva unităţi administrativ-teritoriale din comitatul Hajdú Bihar: comuna Körösszakál; comuna Bojt, situată pe malul stâng al Crişului Mic; comuna Körösszegapáti, situată pe Crişul Repede
69 Zona metropolitană Oradea
70 Euroregiunea Dunăre – Criş – Mureş – Tisa (DKMT)
71 Timişoara – principalul nucleu de polarizare din sectorul românesc al Euroregiunii DKMT (foto)
72 Novi Sad – principalul nucleu de polarizare din sectorul sârb al Euroregiunii DKMT (foto)
73 Szeged – principalul nucleu de polarizare din sectorul maghiar al Euroregiunii DKMT (foto)
74 Numărul de locuitori la nivel de localitate (2011)
75 Bilanţul natural al populaţiei (2011)
76 Bilanţul migratoriu al populaţiei (2011)
77 Dinamica ratei şomajului (%) (1991-2011)
78 Utilizarea terenurilor (2011)
79 Structura terenurilor agricole, a suprafeţelor cultivate cu principalele culturi şi ponderea sectorului privat
80 Suprafaţa ocupată cu principalele culturi (2011)
81 Activităţile industriale şi construcţiile (2011)
82 Cifra de afaceri a agenţilor industriali pe clase de mărime (2011)
83 Investiţiile agenţilor industriali pe clase de mărime (2011)
84 Activităţile economice din sectorul terţiar (2011)
85 Turismul în sectorul românesc al Euroregiunii DKMT (2011)
86 Infrastructura tehnico-edilitară (2011)
87 Euroregiunea Dunărea de Mijloc – Porţile de Fier
88 Parcul natural „Porţile de Fier”: stânga – sectorul Cazane; dreapta – Golful Mraconia
89 Modul de utilizare al terenurilor în Parcul natural „Porţile de Fier”

90 Zonarea internă a Parcului natural „Porţile de Fier”
91 Parcul naţional „Djerdap”
Cap. V – **Studiul geografic al euroregiunilor de cooperare transfrontalieră de la frontiera sudică a României**
92 Sistemul de aşezări dublete din sectorul frontalier românesc şi categoriile de conexiuni realizate prin intermediul acestora
93 Activităţile industriale din sectorul transfrontalier dunărean cu participare românească
94 Asociaţia de cooperare transfrontalieră „Dunărea 21”
95 Evoluţia numerică a populaţiei (1990 - 2011)
96 Evoluţia ratei natalităţii (1990 - 2011)
97 Evoluţia mişcării migratorii (1990 - 2009)
98 Structura populaţiei pe grupe de vârstă şi sexe (1990 - 2011)
99 Euroregiunea Dunărea de Sud
100 Dunărea în sectorul transfrontalier Turnu Măgurele – Nikopol (foto)
101 Euroregiunea Giurgiu - Ruse
102 Structura administrativă a Euroregiunii Giurgiu - Ruse
103 Repartiţia teritorială a populaţiei (la nivel de localitate) şi a densităţii (la nivel de unitate administrativă) în Euroregiunea Giurgiu-Ruse
104 Evoluţia populaţiei la nivelul unităţilor administrative din Euroregiunea Giurgiu - Ruse
105 Proporţia rromilor din populaţia minoritară
106 Localităţi cu populaţie românească în nord-estul Bulgariei
107 Euroregiunea Danubius
108 Structura administrativă a sectorului românesc
109 Mărimea demografică şi dinamica populaţiei
110 Mişcarea naturală a populaţiei
111 Mişcarea migratorie a populaţiei
112 Distribuţia salariaţilor în judeţul Giurgiu (1991)
113 Distribuţia salariaţilor în judeţul Giurgiu (2008)
114 Sistemul de învăţământ (2011)
115 Fondul locativ (2011)
116 Amenajări turistice în Pădurea Comana (foto)
117 Unităţile de cazare turistică, reţeaua de apă potabilă şi distribuţia bibliotecilor (2011)
118 Euroregiunea Dunăre - Dobrogea
119 Constanţa. Patrimoniul cultural urban (foto)
120 Zona turistică Mangalia Nord (stânga: Olimp, dreapta : Cap Aurora) (foto)
121 Unităţi industriale dezafectate în Oltenița (foto)
122 Castelul din Balcic, construit între 1925 şi 1936, fosta reşedinţă de vară a Reginei Maria (foto)
123 Unităţi industriale de referinţă în judeţul Constanţa (stânga: Centrala nucleară de la Cernavodă; centru: Combinatul petrochimic „Petromidia” Năvodari; dreapta: Fabrica de ciment „Lafarge” Medgidia (foto)
124 Activităţile industriale şi de construcţii în judeţele din sectorul românesc al Euroregiunii Dunăre – Dobrogea (2010)
125 Mamaia, cea mai mare staţiune turistică de pe litoralul românesc al Mării Negre (foto)
126 Noi ansambluri rezidenţiale în zona turistică Constanţa Nord – Mamaia (foto)
Cap. VI – **Frontiera maritimă a României. Consideraţii geografice şi geopolitice**
127 Platforma continentală Românească a Mării Negre delimitată prin decizia CIJ de la Haga, din 3 februarie 2009
128 Magistrale de transport ale hidrocarburilor caspice către Uniunea Europeană
129 Sistemul de canale fluviale din Dobrogea
130 Portul Constanţa

LISTA TABELELOR

Numărul tabelului	Denumirea tabelului	Pagina
Cap. I. **Cadrul conceptual**		
1	Euroregiunile de la frontiera estică a Germaniei	
2	Euroregiuni de cooperare transfrontalieră cu participare românească	
3	Frontierele de stat actuale ale României	
4	Punctele de trecere ale frontierei din România	
Cap. II. **Axele de convergenţă transfrontalieră şi sistemul de euroregiuni de la frontiera de est a României**		
5	Evoluţia structurii etnice a Basarabiei între 1812 şi 1910	
6	Evoluţia structurii etnice a Republicii Autonome Sovietice Moldoveneşti	
7	Structura etnică a judeţelor româneşti trecute sub administraţia URSS	
8	Evoluţia structurii etnice în teritoriile trecute sub administraţia URSS (1940)	
9	Punctele de trecere a frontierei între România şi Rep. Moldova în sectorul Prutului	
10	Sistemul de euroregiuni de la frontiera de est a României	
11	Aşezările umane riverane Prutului în zona transfrontalieră dintre România şi Republica Moldova	
Cap. III – **Frontiera de nord a României în contextul aderări la Spaţiul Schengen**		
12	Punctele de trecere în sectorul nordic al frontierei româno-ucrainene	
13	Nucleul etnic românesc din Transcarpatia (Zakarpatia)	
14	Evoluţia structurii etnice a Bucovinei între 1774 şi 1910	
15	Evoluţia raportului între comunitatea românească şi cea ucraineană din oraşul Cernăuţi	
16	Structura etnică a localităţilor din raionul Herţa	
17	Structura Euroregiunii Carpatice	
Cap. IV – **Vectorii şi euroregiunile de cooperare transfrontalieră de la frontiera de vest a României**		
18	Evoluţia structurii etnice a populaţiei Ungariei (1869-1910)	
19	Structura etnică la 1865 a actualei zone de graniţă româno-ungară	
20	Structura etnică a judeţelor din zona frontalieră română după Tratatul de la Trianon (1920)	
21	Structura etnică a fostelor comitate austro-ungare din Banat (1910)	
22	Structura etnică a satelor intrate în componenţa României prin rectificarea de frontieră din 24 noiembrie 1923	
23	Localităţi cu ponderi importante de populaţie românească pe teritoriul actual al Voivodinei (2002)	
24	Indicatori demografici ai vitalităţii aşezărilor din România şi Ungaria în cadrul Euroregiunii Bihor – Hajdú Bihar (2011)	
25	Evoluţia populaţiei în cadrul Euroregiunii Bihor – Hajdú Bihar (2001-2011)	
26	Structura pe sexe şi grupe de vârstă a populaţiei în cadrul Euroregiunii Bihor – Hajdú Bihar (2011)	
27	Fondul funciar al judeţului Bihor, după modul de folosinţă (mii ha.)	
28	Clusterele economice în Euroregiunea Bihor – Hajdú Bihar	
29	Analiza SWOT a Euroregiunii Bihor – Hajdú Bihar	
30	Caracteristicile Euroregiunii Dunăre – Criş – Mureş – Tisa (DKMT)	
31	Persoane plecate pentru perioadă îndelungată (1 an şi peste) pe grupe de vârstă (2011)	
32	Populaţia totală şi densitatea pe judeţe şi regiune (2011)	
33	Structura pe sectoare de activitate a populaţiei ocupate (2011)	
34	Parcurile industriale din sectorul românesc al Euroregiunii DKMT	
35	Drumurile publice la nivel de regiune şi judeţ (2010)	
Cap. V - **Studiul geografic al euroregiunilor de cooperare transfrontalieră de la frontiera sudică a României**		
36	Aşezările dublete din sectorul dunărean al frontierei româneşti şi categoriile de conexiuni realizate prin intermediul acestora	
37	Poduri peste Dunăre în sectorul românesc	

38 Sate româneşti trecute sub administraţia Bulgariei (1940)
39 Caracteristici geodemografice ale Euroregiunii Dunărea de Sud
40 Unităţile administrativ-teritoriale ce alcătuiesc Euroregiunea Giurgiu – Ruse şi distanţele faţă de nucleele polarizatoare
41 Indicatori demografici ai vitalităţii din România şi Bulgaria în cadrul Euroregiunii Giurgiu – Ruse, la nivel de unitate administrativă (2011)
42 Structura pe sexe şi grupe de vârstă a populaţiei din Euroregiunea Giurgiu – Ruse, pe unităţi administrative (2011)
43 Structura populaţiei active ocupată pe ramuri ale economiei în România şi Bulgaria şi în Euroregiunea Giurgiu – Ruse, pe unităţi administrative (2011)
44 Analiza SWOT a potenţialului demografic din Euroregiunea Giurgiu - Ruse
45 Structura provinciei Ruse
46 Analiza SWOT a zonelor rurale din Euroregiunea Danubius
47 Structura Euroregiunii Dunăre - Dobrogea
48 Reactoarele Centralei nucleare de la Cernavodă

Lucrarea are meritul de a aborda, integrat şi unitar, pentru prima dată în literatura de specialitate din ţara noastră după aderarea la Uniunea Europeană în 2007, problematica euroregiunilor de cooperare transfrontalieră, aferente României. Imaginea întregului pune în evidenţă potenţialul de stabilitate şi cooperare al ţării noastre, în condiţiile geopolitice complexe ale extremităţii estice a Uniunii Europene.

Acad. Dan Bălteanu

9 789732 724712

www.ear.ro